

Ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Missing link N60 te Ronse



Bijlage IIIa: toelichtingsnota - tekst

INHOUDSOPGAVE

Bijlage I: verordenend grafisch plan.....	3
Bijlage II: stedenbouwkundige voorschriften.....	7
Bijlage IIIa: toelichtingsnota - tekst.....	7
1 Inleiding	3
2 Relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen	5
2.1 Het richtinggevend gedeelte van het RSV.....	5
2.1.1 Een ruimtelijke visie op mobiliteit voor Vlaanderen.....	5
2.1.2 Optimalisering van het wegennet in Vlaanderen door categorisering.....	5
2.1.3 De N60 als primaire weg.....	5
2.1.4 Ronse als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied	5
2.2 De bindende bepalingen	6
3 Voorafgaande relevante planningsprocessen en studies	7
3.1 Streefbeeld N60	7
3.2 Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ronse	7
3.2.1 Afbakeningslijn	7
3.2.2 Molenbeek West	8
3.2.3 Pontstraat West.....	10
3.3. Plan- Milieueffectenrapport (plan-MER) Missing link N60 te Ronse.....	10
3.3.1 Relatie met de regelgeving.....	10
3.3.2 Doorlopen procedure	10
3.3.3 Onderzochte alternatieven.....	10
3.3.4 Milderende maatregelen relevant voor het RUP	11
3.4 Watertoets.....	11
3.5 Ruimtelijk veiligheidsrapport.....	11
4 Bestaande feitelijke en juridische toestand	12
4.1 Bestaande feitelijke en juridische toestand	12
4.1.1 Bestaande feitelijke toestand.....	12
4.1.2 Bestaande juridische toestand	12
4.2 Bestaande ruimtelijke structuur.....	14
5 Visie en krachtlijnen.....	15
5.1 Algemene visie en uitgangspunten.....	15
Ruimtelijke concepten	16
Reservatiestrook omleidingsweg opheffen	36
5.2 Inrichtingsprincipes.....	36
Inrichting N60 t.a.v. twee afgebakende zones.....	37

Het tracé wordt op die manier geconcipieerd dat de impact op het waardevolle landschap enerzijds en op het beschermde erfgoed anderzijds zo veel mogelijk beperkt blijft.	37
Vier deelgebieden	39
Deelgebied 1 -Agrarisch open field landschap -beboste getuigenheuvels	41
Deelgebied 2 -Kleinschalig grasland- en KLE landschap -Schavaarthelling.....	47
Deelgebied 4 -Stedelijk gebied Ronse, bedrijvenontwikkeling en Valleigebied Sint-Martensbeek.....	55
5.3 Vertaling naar het grafisch plan.....	60
6 Ruimteboekhouding.....	63
7 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundig voorschriften en op te heffen voorschriften.....	64
8 Register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn	78
8.1 Algemeen	78
8.2 Specifiek voor dit RUP	78
9 Milieuverklaring	79
10 Zorgplicht inzake erfgoedlandschap	82
11 Natuurcompensaties	84
Referenties	85
Bijlage IIIb: toelichtingsnota kaarten	87
Bijlage IIIc: planMER en	89
goedkeuringsbeslissing dienst MER.....	89
Bijlage IIId: Streefbeeld N60.....	91

1 Inleiding

In het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is het wegvak van de N60 (Gent - Valenciennes) tussen De Pinte (aansluitingscomplex met E17) en de provinciegrens met Henegouwen ten zuiden van Ronse geselecteerd als primaire weg I. Dit wegvak is in de loop der jaren stelselmatig uitgebouwd tot een weg met 2 x 2 rijstroken (met middenberm) tussen De Pinte en Nukerke (Maarkedal). De laatste aanbesteding voor deze modernisering van de N60 (omgeving Nukerke) vond plaats in 1980. Het weggedeelte vanaf Nukerke is als primaire weg I nog te realiseren in de vorm van een rondweg ten westen van de stad Ronse.

Het regeerakkoord Vlaanderen 2009-2014 "Een daadkrachtig Vlaanderen in beslissende tijden. Voor een vernieuwende, duurzame en warme samenleving" stelt op p. 42 dat het uitvoeringstraject van missing links resoluut voortgezet wordt zoals eerder beslist, zodat aan het einde van deze legislatuur het wegwerken van nagenoeg alle geselecteerde missing links in uitvoering is. Het gaat om: de noordelijke wegontsluiting van de luchthaven van Zaventem (in uitvoering), de Kempense Noord-Zuidverbinding, de vervollediging van de zuidelijke tak van de R4 rond Gent (in uitvoering vanaf maart 2012), de Noord-Zuidverbinding te Helchteren/Houthalen, de omvorming van de A11 havenrandweg Zuid naar Zeebrugge en de rondweg N60 te Ronse.

Voor de realisatie van de missing link N60 ter hoogte van Ronse dienen ruimtelijke bestemmingen te worden gewijzigd en is bijgevolg een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) noodzakelijk. Het ruimtelijke uitvoeringsplan bepaalt de bestemmingen waarbinnen het latere project gerealiseerd kan worden en vormt dus het kader waarbinnen stedenbouwkundige vergunningen voor een project kunnen toegekend worden.

Volgens art. 2.2.2. §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening bevat een ruimtelijk uitvoeringsplan de volgende delen:

- een grafisch plan dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is;
- de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften inzake de bestemming, de inrichting en/of het beheer, en desgevallend, de normen, vermeld in het artikel 4.1.12 en 4.1.13 van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijk structuurplan of de ruimtelijke structuurplannen waarvan het een uitvoering is;
- in voorkomend geval, een zo mogelijk limitatieve opgave van de voorschriften die strijdig zijn met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden;
- in voorkomend geval een overzicht van de conclusies van
 - a) het planmilieueffectenrapport,
 - b) de passende beoordeling,
 - c) het ruimtelijk veiligheidsrapport,
 - d) andere verplicht voorgeschreven effectenrapporten;

Enkel het grafisch plan en de erbij horende stedenbouwkundige voorschriften hebben conform het decreet verordenende kracht.

Deze nota is de toelichtingsnota bij het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. De toelichtingsnota heeft als dusdanig geen verordenende kracht, maar behoudt zijn waarde als inhoudelijk onderdeel van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het grafisch plan en de bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften kunnen steeds in de context van het geheel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan bekeken worden. Het milieueffectenrapport maakt deel uit van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan onder de vorm van bijlage IV (niet-technische samenvatting en volledige versie cd-rom).

Leeswijzer

Deze toelichtingsnota is als volgt opgebouwd:

De relatie met het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt aangegeven in Hoofdstuk 2. Hoofdstuk 3 gaat in op de inhoudelijke elementen van het voorafgaande planningsprocessen en studies (streefbeeld, planMER...) Vervolgens komen de elementen van de bestaande feitelijke en juridische toestand (Hoofdstuk 4) en de visie en gewenste ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven (Hoofdstuk 5) aan bod. Hoofdstuk 6 geeft de ruimteboekhouding weer en Hoofdstuk 7 omvat de inhoudelijke toelichting van de elementen die op het grafisch plan en in de stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen. Ook de op te heffen voorschriften worden hier aangegeven. Hoofdstuk 8 geeft een toelichting over het register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn. De Milieuverklaring neemt het volledige Hoofdstuk 9 in beslag, terwijl Hoofdstuk 10 dieper ingaat op de vraag hoe in het GRUP is omgegaan met de zorgplichten inzake landschap en natuur en compensaties.

De kaarten van de bestaande feitelijke en juridische toestand en de grafische plannen zijn in een aparte kaartenbijlage gevoegd.

De aanleg van de ‘missing link’ van de N60 te Ronse wordt in uitvoering van het RSV vastgelegd in een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Zowel het richtinggevend als het bindend gedeelte hiervan bevat relevante inhoudelijke elementen voor de opmaak van dit gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan.

2.1 Het richtinggevend gedeelte van het RSV

2.1.1 Een ruimtelijke visie op mobiliteit voor Vlaanderen¹

Uitgaande van de algemene visie op mobiliteit worden voor het geheel van de lijninfrastructuur op Vlaams niveau (de zogenaamde hoofdinfrastructuur) een drietal ruimtelijke principes vooropgesteld. De hoofdinfrastructuren zijn de fysieke drager van de belangrijkste vervoersstromen en zijn als dusdanig de uitdrukking en het gevolg van de mobiliteit van personen en goederen. De drie ruimtelijke principes voor de hoofdinfrastructuur zijn de verdere uitwerking van het algemene ruimtelijke principe ‘infrastructuur als bindteken en als basis voor locatiebeleid’.

De drie ruimtelijke principes zijn de volgende:

- verbindingen tussen de poorten en rechtstreekse verbindingen met het achterland;
- verbindingen tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden in een samenhangend netwerk met grootstedelijke gebieden buiten Vlaanderen;
- fijnmazige ontsluiting van (overige) stedelijke gebieden en economische knooppunten naar het samenhangend netwerk van de hoofdinfrastructuren.

2.1.2 Optimalisering van het wegennet in Vlaanderen door categorisering²

Er wordt geopteerd voor de optimalisering van het bestaande wegennet in Vlaanderen. Deze optimalisering houdt een functionele categorisering van het wegennet in, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen het hoofdwegennet, de primaire wegen, de secundaire wegen en de lokale wegen.

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie hiërarchische niveaus naargelang het belang van de wegeninfrastructuur, met name het internationaal niveau, het Vlaams niveau en het bovenlokaal en lokaal niveau.

2.1.3 De N60 als primaire weg

De hoofdwegen vormen als geheel de drager voor het wegvervoer over langere afstand. Zij vormen een netwerk van doorgaande verbindingen met een maaswijdte van 15 tot 40 kilometer, afhankelijk van de bebouwingsdichtheid van het gebied.

De hoofdwegen worden onderling verbonden door de primaire wegen type I.

2.1.4 Ronse als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied

In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen wordt Ronse geselecteerd als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied.

¹ Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is te vinden op www.ruimtelijkeoording.be

² Ibidem

2.2 De bindende bepalingen

In de bindende bepalingen van het RSV zijn de volgende selecties relevant voor dit ruimtelijk uitvoeringsplan opgenomen:

- de selectie van de N60 als primaire weg type 1, met *te ontwerpen gedeelte*.
- de selectie van Ronse als structuurondersteunend kleinstedelijk gebied.

Er wordt gesteld dat het Vlaams Gewest de wegvakken, die geselecteerd worden als hoofdweg en als primaire weg I, aanduidt in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.

3 Voorafgaande relevante planningsprocessen en studies

Parallel met of als voorbereiding op dit project werden diverse planningsprocessen doorlopen en technische studies uitgevoerd. Hieronder worden deze besproken die inhoudelijk relevant zijn voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De relevante planningsprocessen en studies worden hier in tekst en kaart weergegeven ter informatie. Sommige onderdelen van deze onderzoeken en studies bevatten informatie die op vandaag niet meer volledig actueel is. In het algemeen wordt in dit GRUP enkel rekening gehouden met deze studies voor zover de informatie en visies die erin zijn opgenomen op vandaag nog als actueel kunnen worden beschouwd. Voor de opmaak van het GRUP is rekening gehouden met de op vandaag bestaande situatie.

3.1 Streefbeeld N60

Voor het als primaire weg geselecteerde deel van de N60 werd een streefbeeld opgemaakt in 2004. Daarin worden 5 deelgebieden onderscheiden, waaronder een deelgebied 4 “Vlaamse Ardennen” (van Leupegem tot Ronse) en een deelgebied 5 “Stedelijk gebied Ronse”.

Het streefbeeld steunt op de ver reikende zichten op het uitgesproken landschap die door de topografie mogelijk worden gemaakt, *“ook voor het toekomstige tracé van de primaire weg met passage van de heuveltoppen en belangrijke natuur- en bosgebieden (o.a. Schavaart)”*, om een smal wegpakket als ruimtelijk concept naar voor te schuiven voor deelgebied 4.

Niettemin formuleert de ontwerpnota ook al volgend voorstel : *“Zonder discussie veroorzaakt een intunneling van de N60 van voor de Zeelstraat tot voorbij de Schavaart vanuit landschappelijk oogpunt het minst binder t.a.v. het meest kwetsbare gebied?”*

Voor het gebied aan de Zonnestraat focust het streefbeeld sterk op het feit dat de toekomstige weg hier samenvalt met de verstedelijkte rand van Ronse en de opportuniteiten en problemen die dit met zich meebrengt. Het streefbeeld kiest voor de centrale en zuidelijke knoop die in voorliggend GRUP zijn opgenomen, en ook voor de ‘onderbrugging’ van de dwarsverbindingen zoals de Kapellestraat, Engelsenaan e.d.. Dit facet speelt uiteraard een cruciale rol in de Afbakening van het kleinstedelijk gebied Ronse.

3.2. Afbakening structuurondersteunend kleinstedelijk gebied Ronse

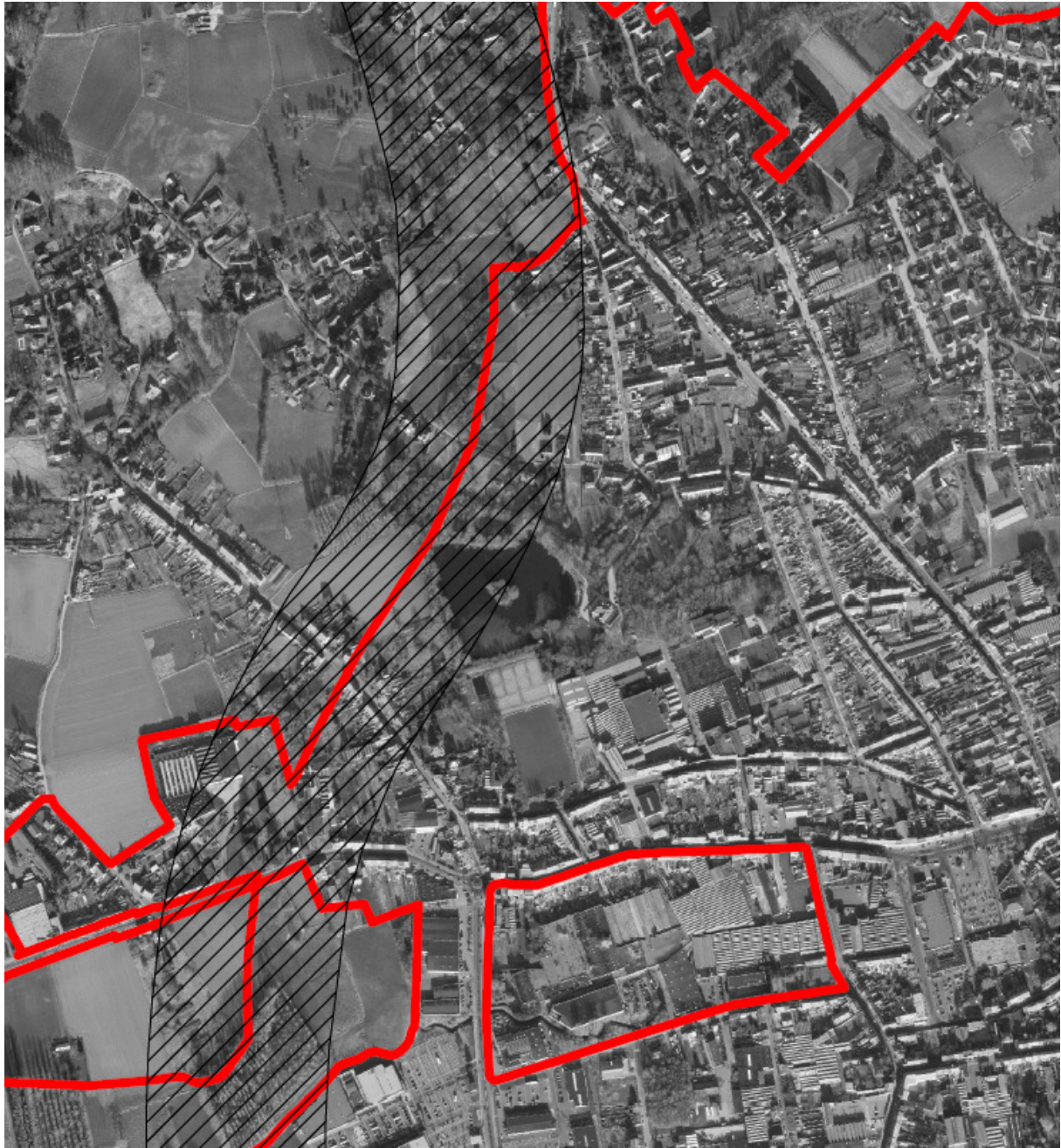
In overeenstemming met het RSV werd een planningsproces voor de afbakening van het kleinstedelijk gebied Ronse opgestart door de Provincie Oost-Vlaanderen. Het proces werd afgerond met de goedkeuring van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan bij Ministerieel besluit van 22 december 2008.³ In de toelichtingsnota van dit plan worden de resultaten van dit overlegproces gebundeld.

3.2.1 Afbakeningslijn

De bij PRUP vastgestelde afbakeningslijn volgt deels het gewestplantracé voor de aan te leggen snelverkeersweg, en wel ter hoogte van het woonuitbreidingsgebied de Klijpe en in het noordelijk deel van het regionaal bedrijventerrein volgens het gewestplan. In de toelichtingsnota wordt hier wel de volgende

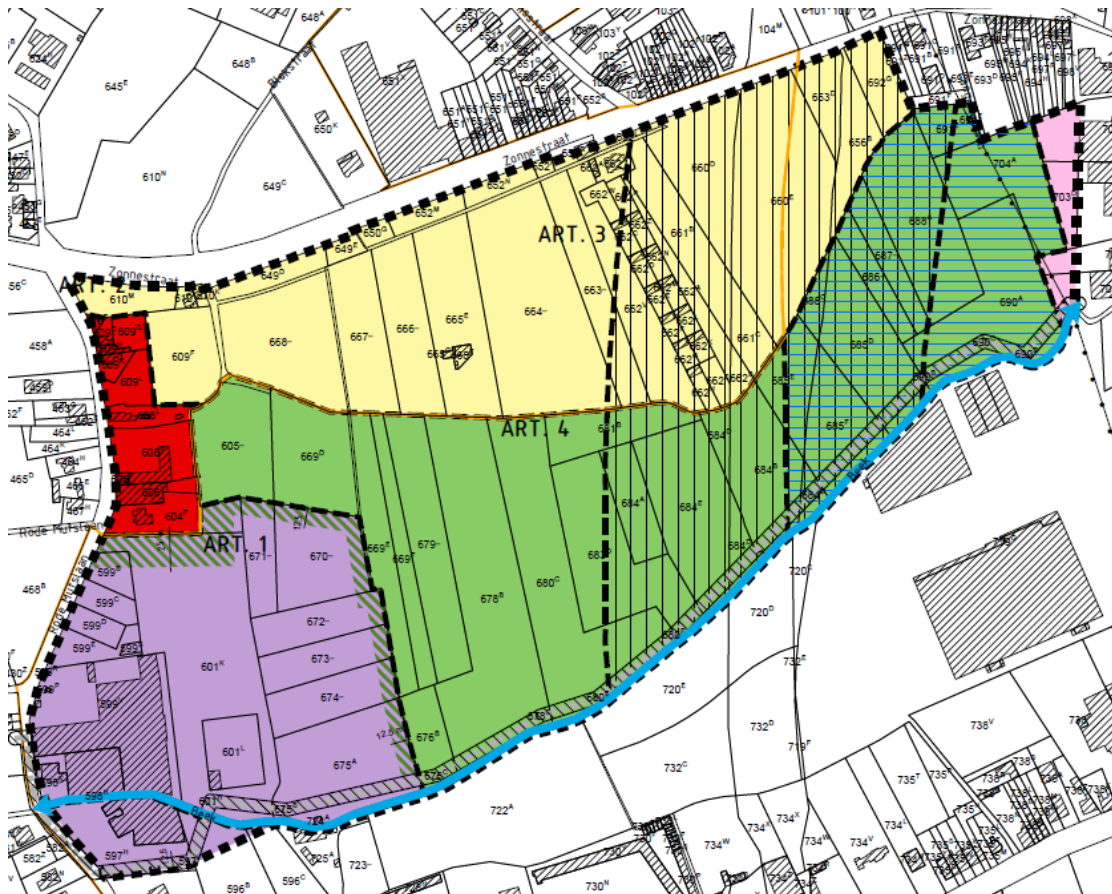
³ N.B. Het deelplan Zonnestraat - Snoecklaan werd vernietigd door de RVS op 30/6/2011. Inmiddels is voor dit gebied een nieuw RUP goedgekeurd (M.B. 06 februari 2012).

bemerking bij gemaakt: *“Wanneer echter het tracé van de N60 definitief vastligt, is het wenselijk om de afbakeningslijn hieraan aan te passen.”*



3.2.2 Molenbeek West

In het AfbakeningsRUP is een deelRUP opgenomen waarmee het bovengenoemde regionaal bedrijventerrein wordt herbestemd. Ter hoogte van de kruising van de Molenbeek met het oostelijke deel van de reservatiestrook voor de N60 is een overdruk ingetekend ten behoeve van het waterbeheer. Voorliggend GRUP breidt dit gebied nog uit, omwille van de hogere belasting die de aanleg van de N60 op het waterregime zal uitoefenen (zie Watertoets.)



— Afbakingslijn kleinstedelijk gebied Ronse

▣ Afbakening RUP

■ ART 1: Gemengd regionaal bedrijventerrein

■ ART 2: Woonzone

■ ART 3: Agrarisch gebied

■ ART 4: Bosgebied

■ ART 5: Kleinhandelszone

↔ ART 6: Waterloop (indicatief)

▨ ART 7: Bouwvrije zone leidingsstrook

||| Reservatiestrook N60

▨ Buffer

▬ Zone voor waterzuivering/waterbuffering

▬ collector

●— Hoogspanningsleiding

3.2.3 Pontstraat West

Dit deelRUP vult de behoefte aan regionaal bedrijventerrein in; Ronse is immers als economisch knooppunt geselecteerd (zie hoger). De keuze voor de locatie aan de Pontstraat is in hoge mate beïnvloed door de mogelijkheid om het bedrijventerrein op termijn rechtstreeks naar de nieuwe N60 te ontsluiten. (De indicatief aangeduide ontsluiting op het grafische plan is louter voor de korte termijn bedoeld.).

3.3. Plan- Milieueffectenrapport (plan-MER) Missing link N60 te Ronse

3.3.1 Relatie met de regelgeving

Toetsing aan de plan-MER-plicht volgens het plan-MER-decreet van 27 april 2007 leert dat voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan van de Missing link N60 een plan-milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld.

3.3.2 Doorlopen procedure

In opdracht van de Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen werd een nota voor publieke consultatie opgemaakt die onder andere de reikwijdte en mogelijke inhoud van het milieuonderzoek omvat. Deze nota is door de dienst MER van de Afdeling Milieu-, Natuur- en Energiebeleid volledig verklaard op 7 juli 2008.

De terinzagelegging liep van 10 juli 2008 tot en met 22 augustus 2008. De Nota voor Publieke Consultatie was gedurende de terinzagelegging te raadplegen op de website <http://www.mervlaanderen.be>. Bij de initiatienemer, AWV Oost-Vlaanderen (Bollebergen 2b bus 12, 9052 Zwijnaarde), bij de stad Ronse en de gemeentes Maarkedal en Kluisbergen lag een exemplaar van de Nota voor Publieke Consultatie ter inzage. Parallel aan de terinzagelegging werden de adviezen bij de administraties en openbare besturen gevraagd.

Omwille van het feit dat de stad Ronse een faciliteitengemeente is werd een bijkomende terinzagelegging waarbij ook een vertaling in het Frans ter beschikking was in het stadhuis van Ronse en op de bovenvermelde website van 10/9/2008 tot en met 10/11/2008.

Na een overlegvergadering met de betrokkenen op 23/09/2008 zijn de richtlijnen voor opstelling van het plan-MER opgesteld door de dienst MER. De richtlijnen hebben betrekking op de inhoudsafbakening, reikwijdte, detailleringgraad en aanpak van het op te stellen plan-MER. De ontvangen inspraakreacties en adviezen zijn in de richtlijnen meegenomen.

Vervolgens werd het plan-MER opgesteld door het studie bureau. Het plan-MER werd op 10/06/2013 goedgekeurd door de Dienst MER, onder dossiernummer PL0074. Het planMER is opgenomen in bijlage IV van deze nota.

3.3.3 Onderzochte alternatieven

Het voorkeursalternatief betreft de deelprojecten zoals besproken onder de planbeschrijving. Dit alternatief is uit de milieueffectrapportage naar vorgekomen als meest wenselijk, en dit op basis van verkeerskundige, ruimtelijke en landschappelijke aspecten.

3.3.4 Milderende maatregelen relevant voor het RUP

In het milieueffectenrapport is in deel 15 (Integratie en eindsynthese) een overzicht van de milderende maatregelen opgenomen (p. 782-787) met hun doelstelling, efficiëntie en relevantie volgens planvariant. In die tabel is ook een kolom 'haalbaarheid/uitvoerbaarheid' opgenomen, die verder wordt opgesplitst naar toepasselijk niveau: GRUP, verdere optimalisatie/vergunning of flankerende aanpak.

De wijze waarop de relevante milderende maatregelen in het GRUP zijn opgenomen wordt uiteengezet in hoofdstuk 9 Milieuverklaring (p. 63).

3.4 Watertoets

In het kader van de bovenvermelde MER-studie is ampel onderzoek gevoerd naar de effecten van het project op het grond- en oppervlaktewater. In bijlage 14 van de planMER worden alle relevante elementen opgesomd. De aanleg van de verharding en het sterke reliëf hebben een onmiskenbare impact die ertoe noopt een extra zonering voor waterbeheer te voorzien (art. 3) ter hoogte van de Molenbeek, bovenop alle maatregelen die in het gebied voor weginfrastructuur (bufferbekkens in de noordelijke en de zuidelijke aansluitingszone; brede bermen voor infiltratie en tegen verontreiniging) en de flankerende inpassingszones zijn voorzien.

De exacte dimensionering van de offline bufferbekkens moet worden berekend in de projectMER van het beste voorstel uit de DBFM-procedure volgens de normen uit de Code van Goede Praktijk voor Rioleringsystemen. Voor de betrokken waterlopen gelden de eisen die de Provincie terzake vooropstelt: een bergingscapaciteit van 330m³/ha met een maximaal lozingsdebiet van 10l/s/ha.

3.5 Ruimtelijk veiligheidsrapport

Ter uitvoering van artikel 12 van de Seveso II-richtlijn (omgezet in artikel 24 van het Samenwerkingsakkoord⁴) dient in het beleid inzake ruimtelijk ordening rekening gehouden te worden met de noodzaak om op langetermijnbasis voldoende afstand te laten bestaan tussen Seveso-inrichtingen enerzijds en aandachtsgebieden anderzijds. Deze doelstelling wordt verwezenlijkt door het houden van toezicht op de vestiging van nieuwe Seveso-inrichtingen, op wijzigingen van bestaande Seveso-inrichtingen, en op nieuwe ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen. Op basis van de criteria die zijn vastgelegd in de bijlage bij het Besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR), beslist de dienst Veiligheidsrapportering of de opmaak van een RVR al dan niet vereist is.

Binnen het plangebied van dit ruimtelijk uitvoeringsplan zijn geen Seveso-inrichtingen aanwezig of gepland. Er kan vanuit worden gegaan dat voor wat het aspect externe mensveiligheid betreft, er geen problemen te verwachten zijn ten gevolge van voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan en dat er bijgevolg geen RVR vereist is. Het advies van de dienst Veiligheidsrapportage van 26 juni 2013 heeft dit bevestigd.

⁴ Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, het Vlaams gewest, het Waalse gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken (B.S. 16/06/2001) en zijn wijzigingen (B.S. 26/04/2007). Het Samenwerkingsakkoord is de omzetting in Belgisch recht van de Seveso II-richtlijn.

Het plangebied is gesitueerd op het grondgebied van de gemeenten Ronse, Maarkedal en Kluisbergen.

Kaart 0: Situering plangebied

4.1 Bestaande feitelijke en juridische toestand

4.1.1 Bestaande feitelijke toestand

De bestaande feitelijke toestand wordt weergegeven op de volgende kaart:

Kaart 1: Bestaande feitelijke toestand: luchtfoto met aanduidingen

4.1.2 Bestaande juridische toestand

De bestaande juridische toestand wordt weergegeven op de volgende kaarten.

Kaart 2: Bestaande juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen

Kaart 3: Bestaande juridische toestand: andere plannen

De relevante juridische elementen in het Vlaams gewest worden aangehaald in de onderstaande tabellen.

Op Kaart 2 wordt het tracé van variant 23 aangeduid. De aanduiding is louter informatief en is enkel bedoeld om het plangebied te situeren ten opzichte van het gewestplan.

Zoals uit kaart 2 duidelijk blijkt, wijkt tracé 23 slechts in beperkte mate af van het gewestplantracé en de voorziene reservatiestrook. Dit werpt de vraag op of het wel noodzakelijk is om een RUP op te maken voor de realisatie van tracé 23, met andere woorden: of er geen toepassing kan worden gemaakt van artikel 4.4.7§2 van de VCRO, dat afwijkingen met een beperkte ruimtelijke impact mogelijk maakt voor handelingen van algemeen belang. Het antwoord op die vraag is echter negatief: aan de toepassing van dit artikel is immers de voorwaarde verbonden dat *'de betrokken handelingen [...] het architectonische en landschappelijke karakter van het gebied niet kennelijk in het gedrang [mogen] brengen'*. De afwijking situeert zich echter net op de top van de getuigenheuvel en de Schavaerthelling waar aan die voorwaarde allerminst wordt tegemoet gekomen: de weg zal zich daar op een bepaald punt zelfs 11 meter boven het (huidige) maaiveld situeren....

Plan	Naam
Gewestplan(nen) of gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> – Gewestplan Oudenaarde (KB 24/02/1977), gewijzigd door BVR van 29/10/1999 en 29/3/2000. – GRUP Afbakening van de gebieden van de natuurlijke en agrarische structuur: Onderdelen van de Grote Eenheid Natuur 'Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg', BVR 20/2/2004
Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> – Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan “Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse” inclusief: – DeelPRUP Molenbeek-West – DeelPRUP Pontstraat West
Gemeentelijke plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen	<ul style="list-style-type: none"> – Bijzonder Plan van Aanleg “Sport en recreatiezone Steenweg op Leuze” (M.B. 11/02/1987)
Verkavelingsvergunningen	<p>te Ronse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambier-De Beer dd. 06/11/1972: volledig (perceel 1042b2)⁵ • Vandendooren dd. 07/12/1992: Lot 3 (perceel 963^e) <p>te Kluisbergen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 't Sas Raymond dd. 26/06/1967 : lot 1 (perceel 586a) <p>te Maarkedal</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Rudder dd. 20/01/1969: volledig (percelen 100^e, 100d, 100cen 100f) • Hubeau dd.14/09/1967 : lot 7 en 8 (perceel 201k)
Beschermde monumenten	<ul style="list-style-type: none"> – Villa Madonna (29/09/1999)
Beschermde dorpsgezichten	
Beschermde landschappen	
Definitieve aanduiding ankerplaatsen	<ul style="list-style-type: none"> – 'Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg' (12/05/2010)
Vogelrichtlijngebieden (SBZ-V)	---
Habitatrichtlijngebieden (SBZ-H)	<ul style="list-style-type: none"> – BE 2300007 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' (B.S. 17/08/2002)
Ramsargebieden	---
Gebieden van het	---

⁵ Dit perceel maakt deel uit van een verkavelingsakkoord 'Cambier R.' dd. 15/09/1954

Plan	Naam
duinendecreet	
Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	– VEN nr. 233 ‘Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg’ (zie GRUP hierboven)
Gebieden van het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk (IVON)	---
Vlaamse of erkende natuurreservaten	Erkende natuurreservaten: - ‘Ingelbos’ BS 17/09/1999 (E-068). - ‘Bois Joly’ MB 29/06/1999 (E-114)
Bosreservaten	
Beschermingszones grondwaterwinning	---
Bevaarbare waterlopen	---
Onbevaarbare waterlopen	– Kuitholbeek, Fonteinbeek, Molenbeek
Gewestwegen	– N60, N36, N48, N425
Spoorwegen	---

4.2 Bestaande ruimtelijke structuur

De stad Ronse is gelegen in het buitengebied, en meer bepaald dat deel van het buitengebied dat in het PRS Oost-Vlaanderen wordt omschreven als het Zuidelijk Openruimtegebied.

5.1 Algemene visie en uitgangspunten

Dit plan beoogt de realisatie van de zgn. missing link 'N60 Rondweg te Ronse'. Het trajectdeel van de N60 tussen de E17 te Zevegem en de A8 (Waals gewest) werd binnen het RSV geselecteerd als een primaire weg type I, nodig om het net van hoofdwegen te complementeren. Het RSV stelt, dat gezien het primeren van de gewestelijke verbindingfunctie op primaire wegen type I alle mogelijke maatregelen en ingrepen moeten worden doorgevoerd die deze functie kunnen optimaliseren, waaronder ook de mogelijkheid voor nieuwe tracés en omleidingen om doorstroming te optimaliseren wordt genoemd.

Het huidig tracé van de N60 verloopt momenteel via de doortocht doorheen de stadskern van Ronse. Dit doorgaand verkeer heeft een zware impact op de leefbaarheid van de kern. De barrièrewerking van deze doortocht belemmert een kwaliteitsvolle inrichting van het centrumweefsel van Ronse. De hoge verkeersintensiteit legt bovendien een zware hypotheek op de verkeersveiligheid en leefbaarheid, onder meer omdat er geen scheiding is tussen doorgaand en lokaal verkeer. In het kader van het optimaliseren van de verbindende rol van de N60 en in kader van een betere ontsluiting en verkeersleefbaarheid te Ronse, werd geopteerd voor een nieuw tracé langsheen de stad.

Zoals blijkt uit het plan-MER en uit andere studies, is het omleidingstracé immers de beste optie, en kunnen de milieueffecten van deze nieuwe omleidingsweg gemilderd worden tot niet significant negatief niveau door de ligging, de inrichting en de aard van de kunstwerken op die manier te organiseren dat ze zich ruimtelijk inpassen in hun omgeving (voorzien van ongelijke kruisingen, intunneling, ...). Daarnaast kunnen er eveneens wijzigingen in het landschap worden aangebracht om de effecten te milderen (ecoduct, ecoverbindingen, ...).

Vanuit ruimtelijk oogpunt kan de keuze voor het omleidingstracé worden verantwoord. Door de keuze om het huidige N60-tracé doorheen de kern van Ronse niet langer in te zetten voor doorgaand verkeer, worden tevens ook mogelijkheden gecreëerd om de lokale doortocht herin te richten en de verkeersdrukte uit het centrum te werken. Dit betekent een duidelijke meerwaarde voor het functioneren van de stadskern en biedt opportuniteiten voor de verdere ontwikkeling van het winkel-wandelgebied van Ronse. De mogelijkheid ontstaat ook om het huidige N60 tracé in te richten als een lokale weg waarbij ruimte kan geboden worden aan andere vervoerswijzen. Er kan dus meer aandacht uitgaan naar een kwalitatief openbaar domein in de binnenstad.

De keuze voor het omleidingstracé impliceert anderzijds een doorsnijding van het openruimte landschap en natuur van Ronse; Uit het plan-MER is echter gebleken dat mits een goede integratie van de wegen en de kunstwerken, de effecten gemilderd kunnen worden.

Het doortrekken van de N60 heeft als ambitie om een kwaliteitsvol project te realiseren door een samenhangend en geïntegreerd wegontwerp in relatie met de omgeving te creëren. Deze infrastructuur werkt immers in op verschillende maatschappelijke vlakken.

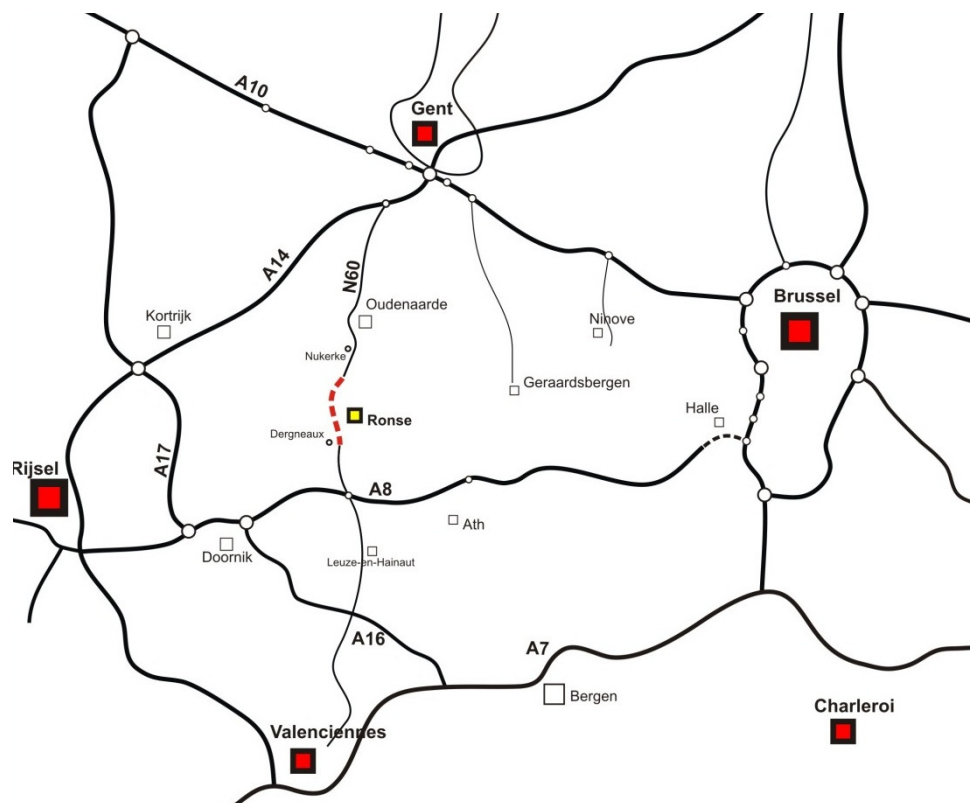
Daarom is het essentieel om in deze visie uitspraken te doen over de verkeer-planologische aspecten van de ingreep, de interactie die de infrastructuur aangaat met de omgeving/het landschap en de 'architecturale' kwaliteit van de verschillende kunstwerken op zich.

Ruimtelijke concepten

01 N60 als een primaire weg type 1 - 'Missing Link' in groter verkeersnetwerk

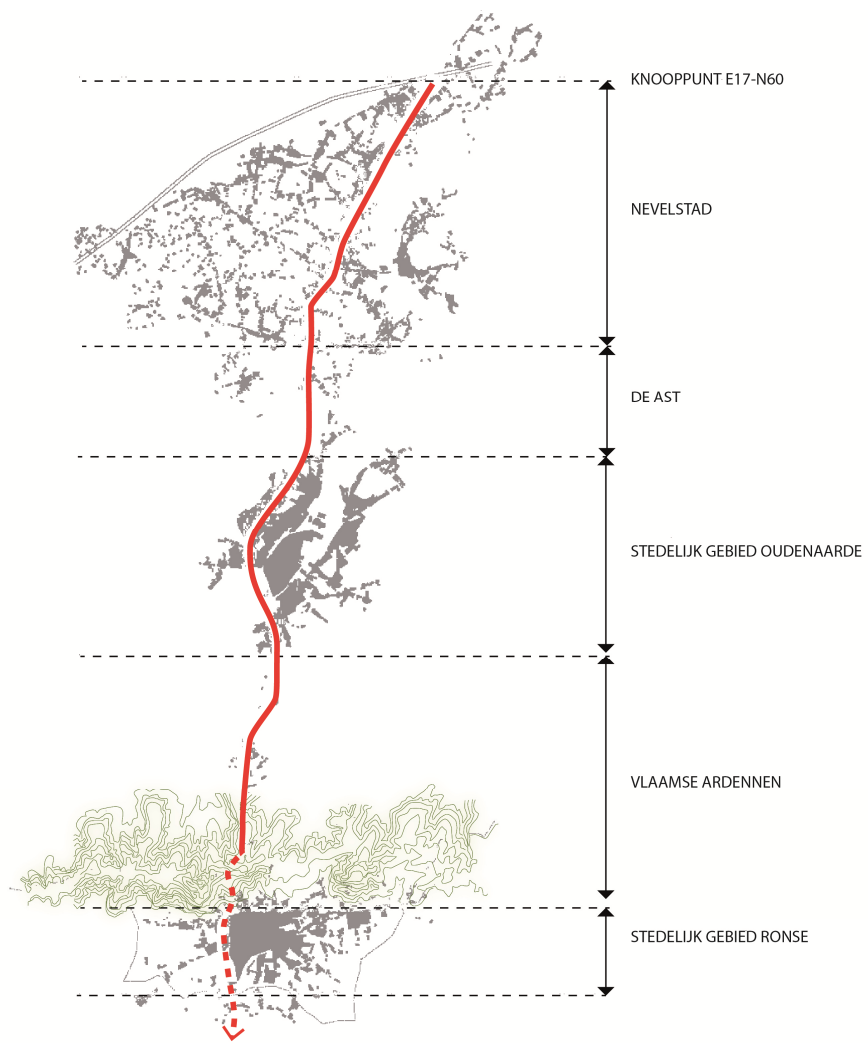
Onderdeel van de weghiërarchie met een verbindende functie.

De categorisering van de wegen respecteert een hiërarchie binnen het wegennet, waarbij knooppunten zoveel mogelijk gericht zijn op het verbinden van opeenvolgende niveaus. Het RUP heeft tot doel de realisatie van deze primaire weg type I mogelijk te maken tussen Maarkedal (ter hoogte van de Kuitholstraat) en de Sint-Maartensbeek, ten zuiden van Ronse (de beek vormt een natuurlijke grens met het Waals gewest). De N60 moet haar functie als primaire weg type I vervullen. Het gaat dan in de eerste instantie om het optimaliseren van een verbindingsweg op Vlaams niveau. Het globale opzet van de N60 ter hoogte van Ronse is immers onderdeel van een groter netwerk; namelijk de vervolmaking van de primaire verbinding tussen Gent en Valenciennes.



Verzamelande functie op intergemeentelijk niveau.

In tweede instantie zal de N60 een verzamelfunctie vervullen op Vlaams niveau. De weg functioneert als drager van de relatie tussen de stedelijke gebieden en de economische knooppunten (bedrijventerreinen). Hierdoor wordt er een reistijdswinst, een sterke verbetering van de verkeersveiligheid en minder druk op de stedelijke kern van Ronse beoogd. De nieuwe wegverbinding langsheen Ronse heeft zoals hiervoor beschreven een duidelijke doorstroomfunctie op bovenlokaal niveau. Daarnaast zal het genereren van de 'missing link' bijdragen tot het beter gebiedsgericht functioneren op intergemeentelijk niveau. Daarom wordt het aantal aansluitingen met het onderliggende wegennet beperkt gehouden. De snelle verbinding wordt zowel door vrachtverkeer, toeristisch verkeer als regionaal verkeer gebruikt. Tussen Gent en Ronse worden gebieden van verschillende aard ontsloten. Zwijnaarde, Nazareth, Eke, De Pinte, Gavere en St Janswijk behoren tot de nevelstad ten zuiden van Gent. Voorde, Lede Zingem, Ouwegem, Mullem behoren tot het landschappelijke gebied 'De Ast'. Ten zuiden daarvan doorklieft de N60 het stedelijk gebied Oudenaarde. Vooraleer de N60 het stedelijk gebied Ronse passeert, bereikt hij de Vlaamse Ardennen en ontsluit de landelijke kernen van Maarkedal en Nukerke. Tussen Ronse en Valenciennes worden onder meer Leuze en Hainaut, Peruwelz, Vieux Conde immers via deze verbinding ontsloten.

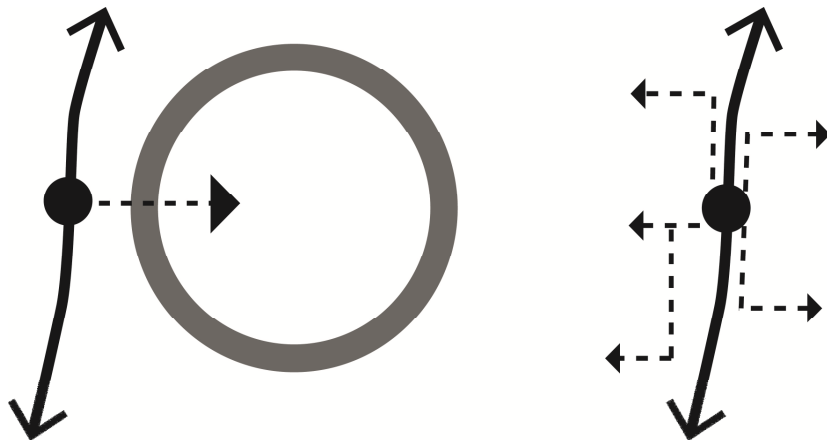


(bron: Streefbeeld N60)

02 Lokale verkeersleefbaarheid

Scheiding van lokaal en bovenlokaal verkeer. Door de aanleg van het nieuwe tracé voor de N60 langsheen Ronse en door het implementeren van snelheidsremmende maatregelen ter hoogte van het huidige N60 tracé, zal de stadskern grotendeels worden gevrijwaard van doorgaand verkeer. Dit heeft positieve gevolgen voor de verkeersleefbaarheid in de binnenstad die op dit huidige moment door gemotoriseerd verkeer wordt gedomineerd. De scheiding van het lokaal en doorgaand verkeer zal dus een meer leefbare situatie bewerkstelligen t.a.v. de binnenstad. De verschillende stadsdelen van Ronse kunnen daarnaast vanaf de N60 beter worden ontsloten.

Naast het optimaliseren van het doorgaand verkeer wordt ook het lokaal (vracht)verkeer in het kader van de diverse bedrijventerreinen via het nieuwe N60-tracé ontsloten. Zwaar bestemmingsverkeer wordt dus eveneens uit het stadscentrum geweerd. Concreet betekent dit dat noch lokale wegen, noch erftoegangen rechtstreeks zullen aansluiten op het nieuwe tracé van de N60. Waar noodzakelijk en voor zover het bestaande onderliggend wegennetwerk hiervoor niet kan instaan, zullen ventwegen worden aangelegd om de woningen of woonclusters in het agrarische landschap rondom Ronse te kunnen ontsluiten. Door de scheiding tussen lokaal en bovenlokaal verkeer zal de 'oude' N60 een downgrade tot een secundaire weg type 2 ondergaan en zal deze voornamelijk voor lokaal verkeer worden ingezet.



03 Een optimale ontsluiting van het stedelijk gebied

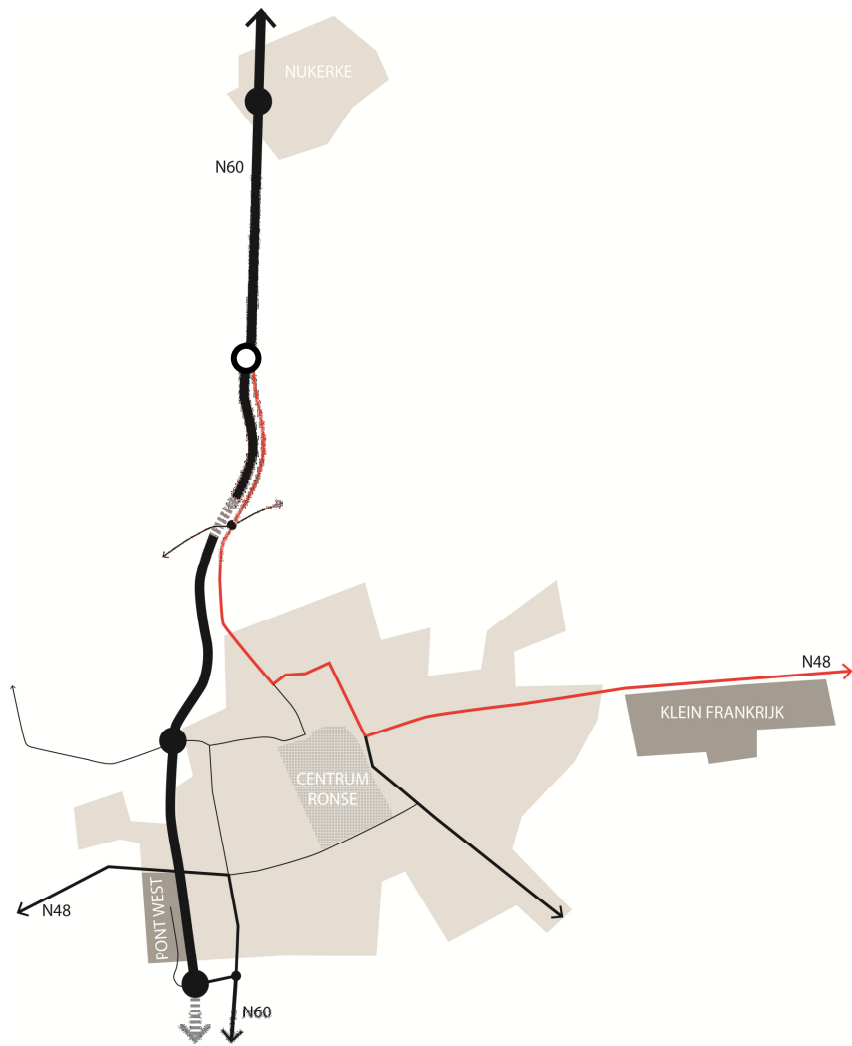
In het kader van de ontsluiting van het stedelijk gebied van Ronse wordt er een onderscheid gemaakt in twee type gebieden die afzonderlijk ontsloten moeten worden; namelijk het stedelijk gebied en de bedrijvigheid.

Het nieuwe tracé van de N60 maakt deel uit van de in het GRS vooropgestelde wenselijke ontsluitingsstructuur (op niveau van de stad). Er zal in kader hiervan een rechtstreekse ontsluiting van de binnenstad worden gegenereerd.

Naast de aanleg van het nieuwe N60-tracé wordt in het GRS eveneens de aanleg van de zuidelijke omleidingsweg N48a aangeduid als een voornamelijk actie voor de realisatie van de gewenste verkeersinfrastructuur. De aanleg van deze infrastructuur is nodig om de economie van de stad te kunnen stimuleren en de huidige en toekomstige bedrijventerreinen op een volwaardige manier te kunnen ontsluiten. Omdat beide projecten - de N60 en de N48a - in een ander tijdsplan worden gerealiseerd, zullen er zowel op korte als op lange termijn acties moeten worden ondernomen om een verkeersleefbare situatie te genereren. Daarom worden er binnen deze ruimtelijke visie twee planhorizonten voorgesteld, die als een fasering van de aan te leggen infrastructuur in de tijd kunnen worden gezien.

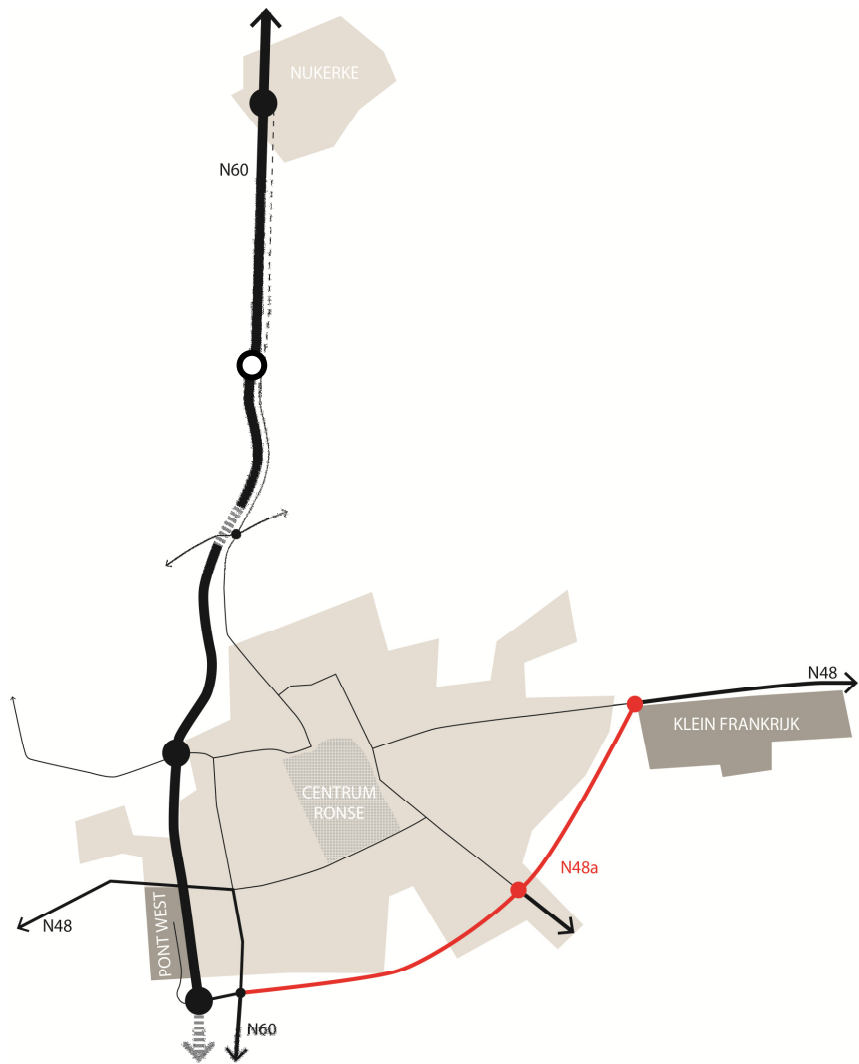
Planhorizon 1

De 'Missing Link' N60 zal binnen deze eerste planhorizon worden aangelegd om reeds een belangrijk aandeel doorgaand verkeer uit het centrum van Ronse te kunnen weren en om de verbindende functie van deze primaire weg te optimaliseren. In het meest zuidelijke deel van het tracé zal een apart nieuw knooppunt worden voorzien voor de ontsluiting van het ten westen van het tracé gelegen bedrijventerrein 'Pont West'. Vanaf deze knoop wordt door middel van een nieuwe wegenis aansluiting gemaakt met het huidige tracé van de N60. Deze kruising zal als een knooppunt moeten worden uitgevoerd, waar zowel de bestaande N60, het nieuwe tracé en de toekomstige N48a op worden aangesloten. In functie van de ontsluiting van de binnenstad wordt ter hoogte van de Zonnestraat een centrale knoop voorzien die als poort tot de stad zal functioneren. In de aanloop naar de realisatie van de N48a, zal voornamelijk ter ontsluiting van het ten oosten van Ronse gelegen bedrijventerrein 'Klein Frankrijk', een tijdelijk knooppunt moeten worden voorzien ten noorden van Ronse.



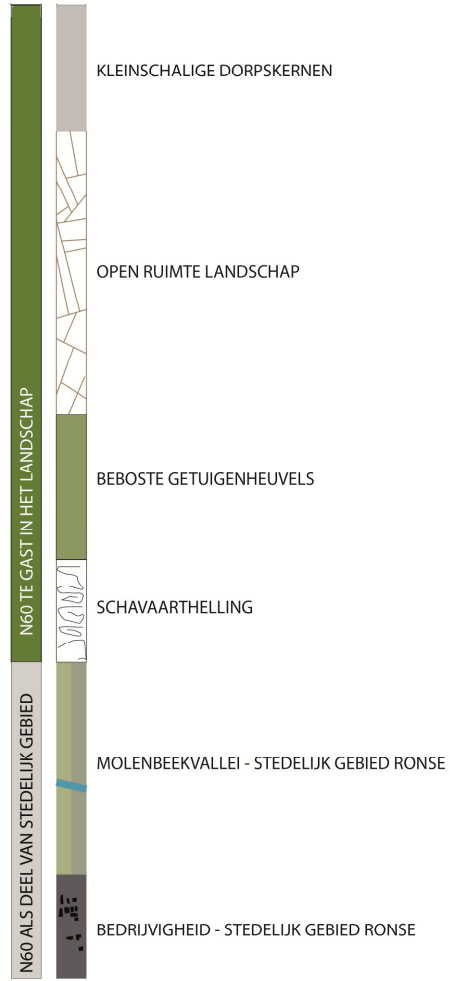
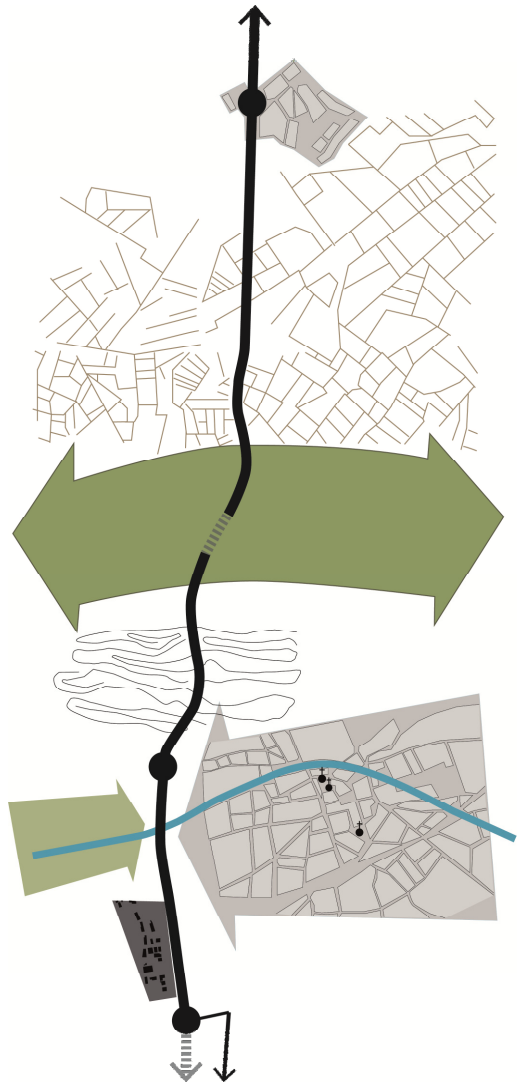
Plan horizon 2

Na aanleg van de zuidelijke omleiding zal de tijdelijke noordelijke aantakking komen te vervallen. Deze parallelwegen zullen dan aangesloten worden op de N60 ter hoogte van Nukerke, meer bepaald aan een nieuwe knoop ter hoogte van het Heidje en de Nukerkestraat. Naast het verbeteren van de verkeersleefbaarheid van het stedelijk centrumgebied van Ronse, kan na de realisatie van de zuidelijke omleidingsweg (N48a) ook het verkeer van en naar het bedrijventerrein Klein-Frankrijk (93 ha) rondom de stad geleid worden. Dit zal de verkeersdruk op de stad nog verder doen afnemen. De wegenis in de binnenstad kan dan vervolgens aan een 'downgrade' worden onderworpen en heringericht voor bestemmingsverkeer.



04 Kwalitatieve inpassing in het gedifferentieerde landschap

Om het tracé van de N60 op een kwalitatieve manier te kunnen inpassen in zijn omgeving is het noodzakelijk om inzicht te hebben in het type landschappen waar het nieuwe doorheen zal gaan. De kenmerken van de verschillende landschapstypes vormen immers de basis voor de opbouw van de deze ruimtelijke visie. Hieronder worden enerzijds de verschillende deelruimtes besproken. Anderzijds wordt ingegaan op hoe de N60 zich ten opzichte van deze deelruimtes zal gedragen.



Inpassing N60 t.a.v. 2 hoofdruimtes en 4 sub-deelruimtes.

Globaal kunnen er twee hoofdruimtes worden onderscheiden, die sterk verschillen qua belevingswaarde en ruimtelijke dynamiek. Het noordelijke gedeelte van het plangebied betreft een gebied met een robuuste natuurlijke en landschappelijke structuur. Zo bevinden zich in dit gedeelte van het plangebied 'De Vlaamse Ardennen met de beboste getuigenheuvels' en 'de open ruimte ter hoogte van de Schavaarthelling'. Dit gebied wordt gekenmerkt door kleinschalig grasland- en KLE landschappen (1). Het zuidelijke gedeelte van het plangebied wordt gekenmerkt als een gebied in transitie en ontwikkeling. De stadskern, de vallei van de Molenbeek, de bedrijventerreinontwikkeling en het valleigebied van de Sint-Martensbeek in het zuiden behoren tot het stedelijk gebied Ronse (2).

Het beeld van de nieuwe infrastructuur zal variëren naarmate hij een stedelijk of een landschappelijke omgeving doorklieft. De wegenis en de kunstwerken zullen de gepaste aansluiting zoeken bij deze verschillende omgevingstypes.

- N60 te gast in het landschap (deelruimte 1)

Er wordt gestreefd naar een 'ongedeeld' landschap, wat wil zeggen dat de weg ondergeschikt is aan het landschap. De N60 doorsnijdt het typische landschap van de Vlaamse Ardennen (de getuigenheuvels). Ruimtelijke versnippering moet zoveel mogelijk worden tegengegaan. Vooral ter hoogte van de ankerplaats: Getuigenheuvels -ankerplaats Ankerplaats 'Vlaamse Ardennen van Kluisberg tot Koppenberg' Dit gebied valt immers onder Art 26 landschapsdecreet. Dit wil zeggen dat er flankerende maatregelen betreffende het landschapsherstel vereist zijn, wanneer er omwille van de aanleg van de N60 ruimte behorende tot dit gebied wordt ingenomen. De N60 heeft algemeen genomen geen structurerende rol voor functionele ruimtelijke ontwikkelingen met een hoge dynamiek. De nieuwe wegenis is te gast in het landschap.

- N60 als deel van het stedelijk gebied Ronse (deelruimte 2)

Ter hoogte van het stedelijk gebied Ronse heeft de N60 wel een structurerende rol voor functionele ruimtelijke ontwikkelingen met een hoge dynamiek. De aanleg van het nieuwe tracé voor de N60 moet als een motor worden gezien voor de (westelijke) ontwikkeling Ronse. Er zal er een hogere dynamiek ontstaan, die wordt gedragen door de structurerende rol van de N60. De aanwezigheid van de weg kan dus sturend werken om ook de omgeving te gaan ontwikkelen. De weg creëert zichtlocaties voor bedrijven en omgekeerd mag de weg op deze plek ook gezien worden. De weg is dus een onderdeel van het stedelijk gebied. De nieuwe N60 kan in deze deelruimte aanleiding geven tot nieuwe ontwikkelingen. Ze kan de bedrijvenszone opwaarderen tot poort van de stad Ronse.

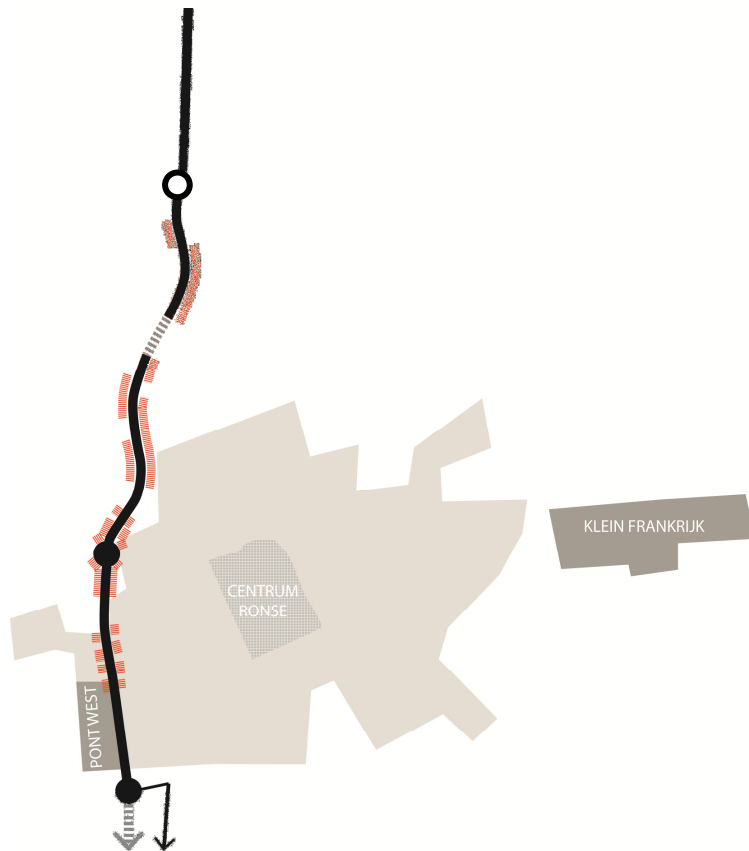
Impact op de nabije omgeving beperken

De impact van het nieuwe tracé op de nabije omgeving zal niet gering zijn.

Geluidskwaliteit, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit zullen door de komst van het tracé worden beïnvloed. Vanuit deze optiek moet er voldoende ruimte rondom het nieuwe N60 tracé worden voorzien voor het realiseren van de nodige milderende maatregelen zoals landschappelijk ingeklede geluidsbuffering en visuele buffering.

- Geluidsbuffering

In de nabijheid van woningen moeten op verschillende plekken (Turkije, Fiertelmeers, Kapellestraat, Zonnestraat, ...) geluidsreducerende maatregelen worden voorzien. Deze maatregelen hebben zowel ten aanzien van de directe omgeving als ten aanzien van de N60 zelf een zo minimaal mogelijk impact. Integratie in de omgeving staat hierbij voorop. Zowel in de landschappelijke als in de stedelijke omgeving.

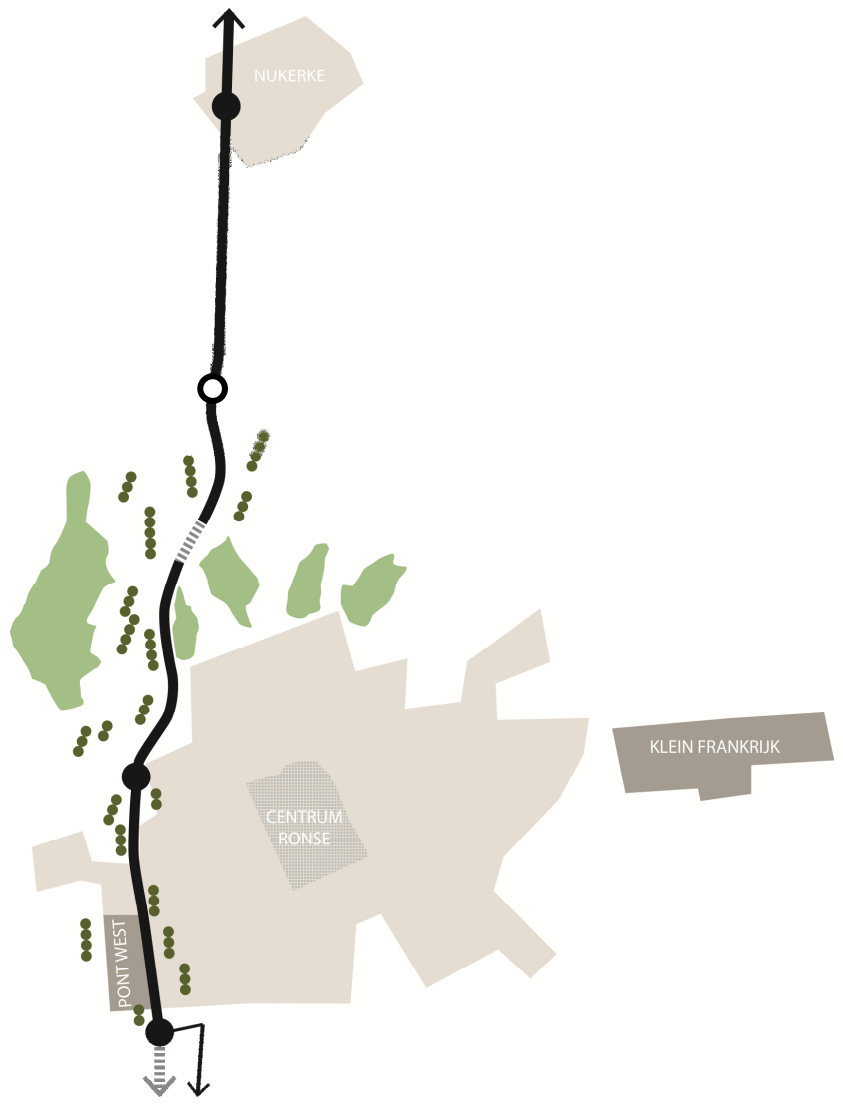


- Visuele buffering

Daar waar de infrastructuur van de nieuwe N60 zichtbaar zal zijn omwille van bouwtechnische redenen zal het in sommige gevallen noodzakelijk zijn om visueel te bufferen. Het is echter niet wenselijk de N60 over zijn volledige lengte te ‘verstoppen’ achter groenaanplantingen.

Om de openheid en de karaktereigenschappen van het landschap met de daarbij horende zichtlijnen te vrijwaren, zal er gebruik worden gemaakt van het principe van ‘het filterend landschap’. Hierbij worden verschillende nieuwe groenfragmenten op een strategische manier in de omgeving van de N60 geplaatst, zodat de weg op een subtiele manier kan worden ingepast in zijn omgeving.

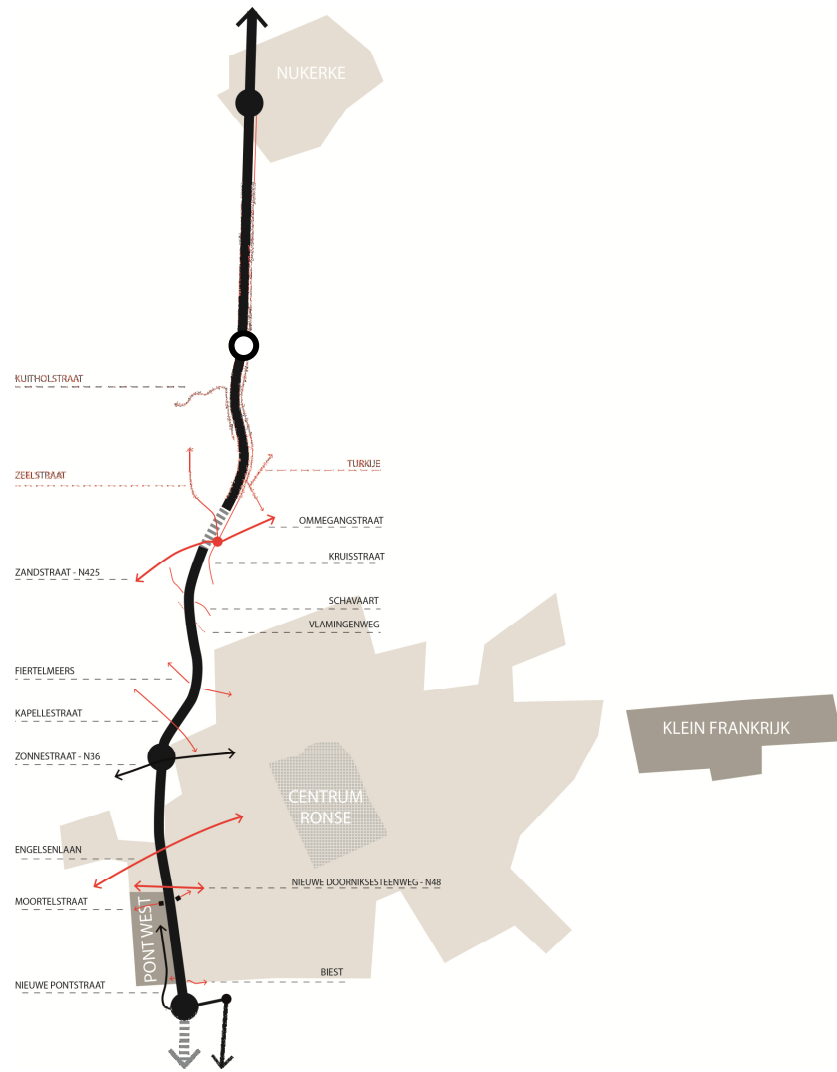
Het voorzien van deze groenelementen komt niet alleen de biodiversiteit en de ecologie van het gebied ten goede. Eveneens worden de zichtlijnen vanaf de nieuwe N60 niet volledig geblokkeerd, zodat de belevingswaarde vanaf de wegenis naar het omliggende landschap toe een meerwaarde kan vormen voor het traject.



05 Barrières vermijden of milderen

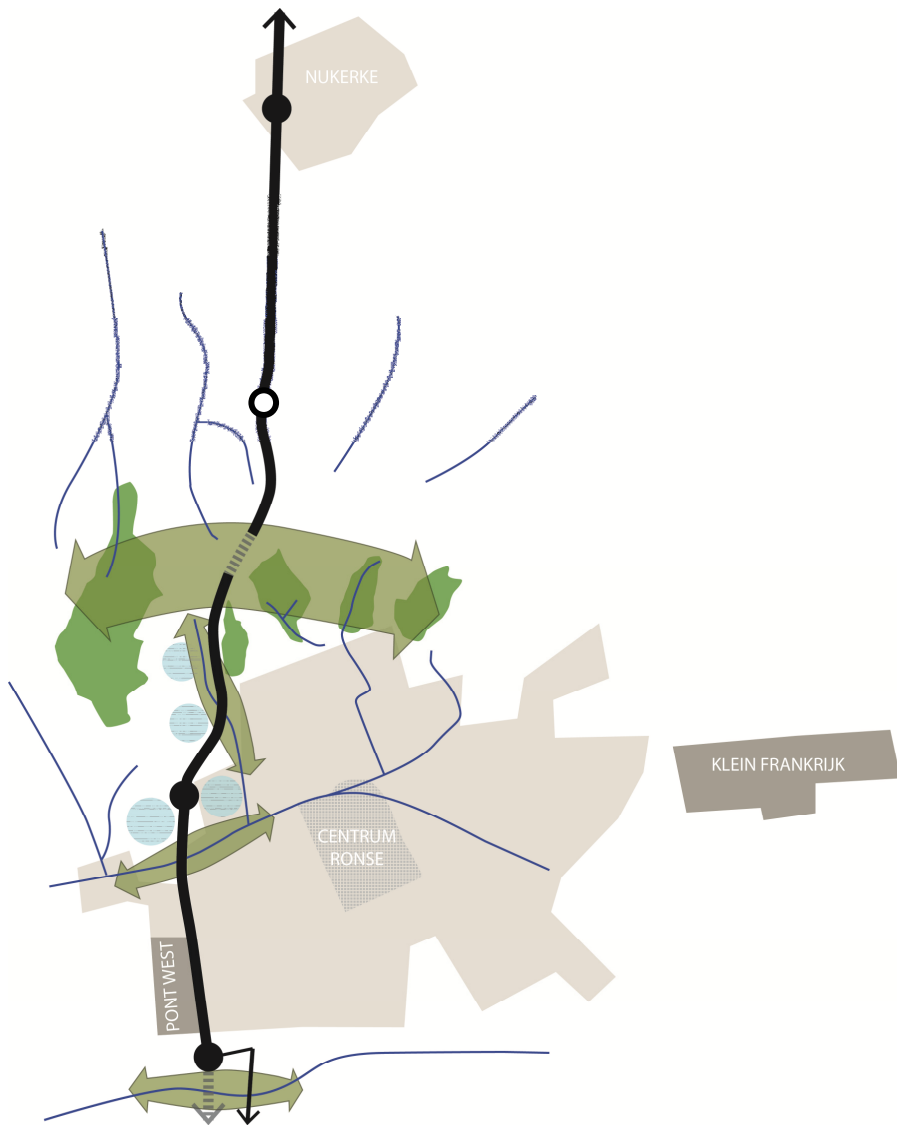
T.a.v. het onderliggend verkeersnetwerk.

De aanwezige lokale dwarsverbindingen worden zo maximaal mogelijk behouden. . De onderlinge bereikbaarheid en de ruimtelijke verbinding van de gebieden aan de beide zijden van de weg moet immers zo optimaal mogelijk zijn. . Daarom wordt ernaar gestreefd om de continuïteit van het lokale onderliggende wegennet en de langzame verbindingen zoveel als mogelijk intact te houden of terug te herstellen na aanleg van de weg. Bij het ontwerp van de nieuwe weg, in het bijzonder ter hoogte van de dwarsverbindingen, is het zaak om bijkomende barrière-effecten dan ook zo goed mogelijk te milderen. . Bestaande fiets-, wandel-, en ruitersporen die het tracé van de N60 kruisen worden indien noodzakelijk omgeleid langs nieuwe veilige fysieke verbindingen. Ook de kwaliteit van het openbaar vervoersnetwerk mag niet lijden onder de aanleg van de nieuwe infrastructuur. Waar ongelijkvloerse kruisingen met de bestaande wegen noodzakelijk zijn, moet getracht worden om het lengteprofiel van de bestaande wegen zoveel mogelijk te behouden. Dit uitgangspunt zal invloed hebben op de hoedanigheid van het te realiseren wegprofiel van het nieuwe tracé.



T.a.v. Landschappelijke en ecologische relaties

Ronse, Maarkedal en Kluisbergen bezitten een aantal gebieden met uitzonderlijke natuurwaarden en zijn dooraderd van natuurverbindingen tussen deze gebieden. De veelheid aan beekvalleien (zowel alluviale beekvalleien als bronbeekvalleien), het waardevolle open ruimtelandschap met ‘kleine landschapselementen’, de grote eenheden groen ter hoogte de grootschaligere groenstructuren (getuigenheuvels en de NZ-structuur) zijn hiervan enkele voorbeelden. Er wordt naar gestreefd om de landschappelijke en ecologische kwaliteiten van de omgeving maximaal behouden en te herstellen. Het tracé en de uitvoering van de weg worden zodanig ontworpen dat de ecologische continuïteit van de groene en blauwe netwerken minimaal worden aangetast, zodat de mogelijke impact op de waardevolle landschappen en natuurwaarden kan worden beperkt.



1. Impact op de waterhuishouding beperken

Het tracé van de nieuwe N60 doorsnijdt verschillende beekvalleien. (Fonteinbeek, Molenbeek en Sint-Martensbeek). Het wegontwerp en het ontwerp van de kunstwerken is zodanig dat de impact op het grondwatersysteem en het oppervlaktewatersysteem minimaal wordt gehouden. De ecologische impact van de weg op het watersysteem kan worden beperkt door een goede ruimtelijke detaillering van de kruising tussen het nieuwe N60 tracé en de bestaande beekvalleien. Door het toepassen van de principes van de natuur-technische milieubouw bij het oversteken van waterlopen kunnen deze als ecologische verbinding functioneren. Daarnaast moet er voldoende aandacht uitgaan naar de huidige en toekomstige waterproblematiek. In het kader hiervan zullen op de daartoe meest geschikte plekken waterbufferbekkens worden voorzien.

2. Impact op de landschappelijke kwaliteit beperken

Versnippering en barrièrewerking vormen een belangrijke bedreiging voor de natuurwaarden, de landschapswaarden en voor het functioneren van de landbouwstructuur. Deze barrièrewerking zal door de aanleg van de nieuwe N60 hoe dan ook verder toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Ecologische versnippering moet worden gemilderd door het zo goed mogelijk inpassen van ongelijkvloerse kruisingen in het landschap, door de realisatie van stepping stones op strategische locaties, door compensatie van het verloren gegane groen en door oordeelkundig landschapsherstel.

06 Continuïteit in de compositie van de wegenis

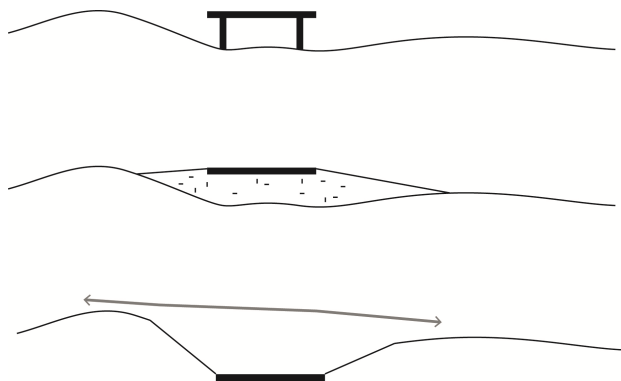
Door consequent gebruik te maken van een type wegprofiel en op elkaar afgestemd materiaalgebruik ontstaat een continu wegbeeld. De kunstwerken en lineaire structuren moeten als 1 samenhangend geheel worden ontworpen vanaf concept tot materialisatie. De infrastructuur is een integrale compositie van lineaire structuren, knooppunten en dwarsende structuren. Deze elementen en hun onderlinge verhoudingen bepalen het wegbeeld. De dialoog die ze aangaan met hun omgeving zal bepalend zijn voor een geslaagde integratie van de nieuwe infrastructuur. De randen langsheen de N60 spelen hierin een niet onbelangrijke rol.

De weg als lijnvormig element

Het lijnelement betreft de rijbanen met alle bijkomende wegelementen zoals verlichting, geluid beperkende voorzieningen, signalisatie en bermstroken. De weg wordt uitgevoerd als een 2x2 profiel. Ondanks de doorsnijding van de landschappelijke en stedelijke omgeving kan de weg opgevat worden als de lijn die al deze omgevingsfragmenten met elkaar verbindt en die zelf, voor wat de vorm betreft een terughoudende positie inneemt.

In een sterk glooiend landschap als dat van de Vlaamse Ardennen zal het reliëf zijn invloed hebben op de hoedanigheid van het wegprofiel. Voor een vlotte doorstroming en verkeersveilig traject zal het tracé beduidende niveauverschillen moeten overbruggen. Deze overbruggingen moeten op een elegante manier worden opgelost en zoveel mogelijk worden geïntegreerd in het landschap. Het vertrekpunt is het vinden van een goede ruimtelijk-landschappelijke inpassing van de weg. Essentieel hierin is de belijning van de nieuw aan te leggen weg als een driedimensionele ruimtevorm in nauwe dialoog met het bodemreliëf en het ontworpen landschapsbeeld. Om de continuïteit van het onderliggende wegennetwerk zoveel mogelijk te garanderen, zal het wegprofiel van de N60 ter hoogte van diverse dwarse verbindingen, hetzij verdiept, hetzij op viaduct worden uitgevoerd. Daarbij zal aandacht moeten worden besteed aan de verhouding tussen de diepte of de hoogte tot het maaiveld en de hellingshoek van de flanken om de belevingswaarde vanaf de N60 te kunnen garanderen.

Door het hanteren van een uniforme ontwerptaal voor de N60, vormt zij het bindend element ter hoogte van de landschappelijke fragmenten en het structurerend element voor de stedelijke fragmenten ter hoogte van Ronse.



Kunstwerken

Inzake kunstwerken worden er verschillende types onderscheiden; zo zijn er bijvoorbeeld de knooppunten die instaan voor de uitwisseling van de N60 met het lokale wegennet en zijn er de dwarsende infrastructuren die deel uitmaken van het onderliggend wegennet. Dit zijn de verbindingen op lokaal niveau die bestaande netwerken aan weerszijde van de infrastructuur verbinden. Zoals eerder beschreven zullen de kunstwerken in een samenhangende ontwerptaal worden uitgevoerd, doch kunnen ze andere accenten hebben in functie van de dialoog die ze aangaan met het deelgebied waarbinnen ze gelegen zijn.

De perceptie van op afstand moet voor elk kunstwerk steeds een slank beeld opleveren. Bij de relatie tot het maaiveld speelt de constructiehoogte van het kunstwerk een belangrijke rol. De onderzijde, de zijkanten en de borstwering van de kunstwerken zijn vanuit de beleving van de weg immers belangrijke elementen. Er moet dus voldoende aandacht uit gaan naar de architecturale vorming, afwerking en detaillering ervan. Ook waterafvoer en verlichtingsarmaturen moeten deel uitmaken van het architecturale concept van de kunstwerken.

Lineair element + knooppunten + dwarse infrastructuur = compositie van het wegbeeld

Reservatiestrook omleidingsweg opheffen

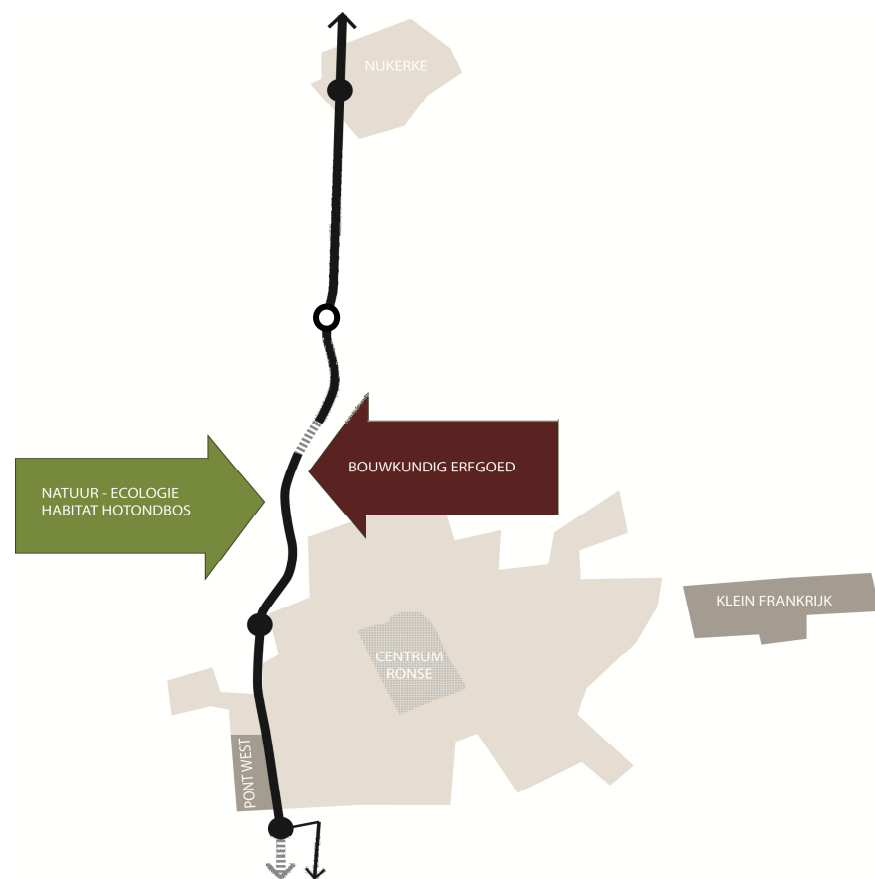
De op het gewestplan ingetekende reservatiestrook voor het aan te leggen deel van de N60 is strijdig met enkele onderliggende bestemmingen. Zo overlapt deze overdrukbestemming met het onderliggende natuurgebied, habitatrictlijngebied en het waardevol agrarisch landschap. Het is net omwille van deze onderliggende bestemmingen dat men op zoek is gegaan naar een geschikter tracé om de missing link aan te leggen. De zoekzone van dit tracé wijkt af van de zone hiervoor voorzien in het gewestplan. De bestemming reservatiestrook voor 'aan te leggen snelverkeersweg' op het gewestplan komt dan ook door middel van dit RUP te vervallen. Hierdoor wordt de ontwikkeling van die onderliggende bestemmingen (agrarisch gebied en natuurgebied) zoals bedoeld door het gewestplan niet langer belemmerd.

5.2 Inrichtingsprincipes

Naast de algemene visie op de totaliteit van het project wordt er in dit hoofdstuk meer ingezoomd naar concrete inrichtingsprincipes. Deze inrichtingsprincipes zijn louter richtinggevend. De bespreking van de meer concrete principes geeft een mogelijk beeld van hoe het uit te voeren ontwerp er in grote lijnen zal kunnen uitzien per deelgebied.

Inrichting N60 t.a.v. twee afgebakende zones

Inplanting van het tracé



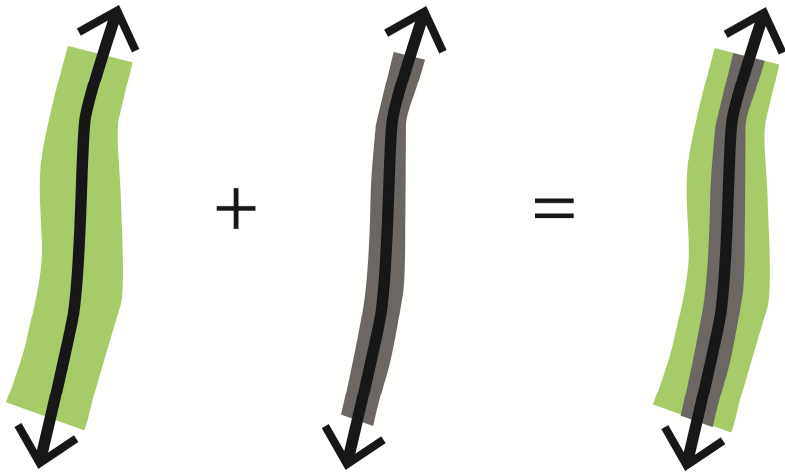
Het tracé wordt op die manier geconcentreerd dat de impact op het waardevolle landschap enerzijds en op het beschermd erfgoed anderzijds zo veel mogelijk beperkt blijft.

Zone voor harde infra

Binnen dit RUP wordt er een zone voor inpassing van de harde infrastructuur afgebakend. In deze zone zullen bestaande woningen worden onteigend om de nieuwe wegenis te kunnen genereren. Voor de inrichting van de weg binnen deze zone wordt uitgegaan van het scheiden van verkeersstromen. Daartoe worden over de delen van het traject waar veel lokaal verkeer komt ventwegen of parallelwegen voorzien. Erfdoegangen takken niet langer aan op de weg zelf aan. De weg wordt uitgevoerd als een 2x2-profiel met een centrale middenberm. De middenberm kan niet worden overgestoken. Als snelheidsregime geldt 90km/u, tenzij aan de kruispunten waar een beperking van 70km/u geldt. Ten behoeve van landschappelijke of ecologische inpassing en indien de ruimte het toelaat kunnen de rijbanen binnen de zone voor infra plaatselijk uit elkaar gelegd worden. Hierdoor is een bredere middenberm tussen de rijbanen mogelijk (in geval van een viaduct een bredere tussenruimte). De knooppunten waar vanaf deze primaire weg aansluiting wordt gemaakt met het lokale onderliggende verkeersnet worden op een leesbare en verkeersveilige manier ingericht, in veel gevallen met een op- en afrittencomplex.

Zone voor landschappelijke inpassing

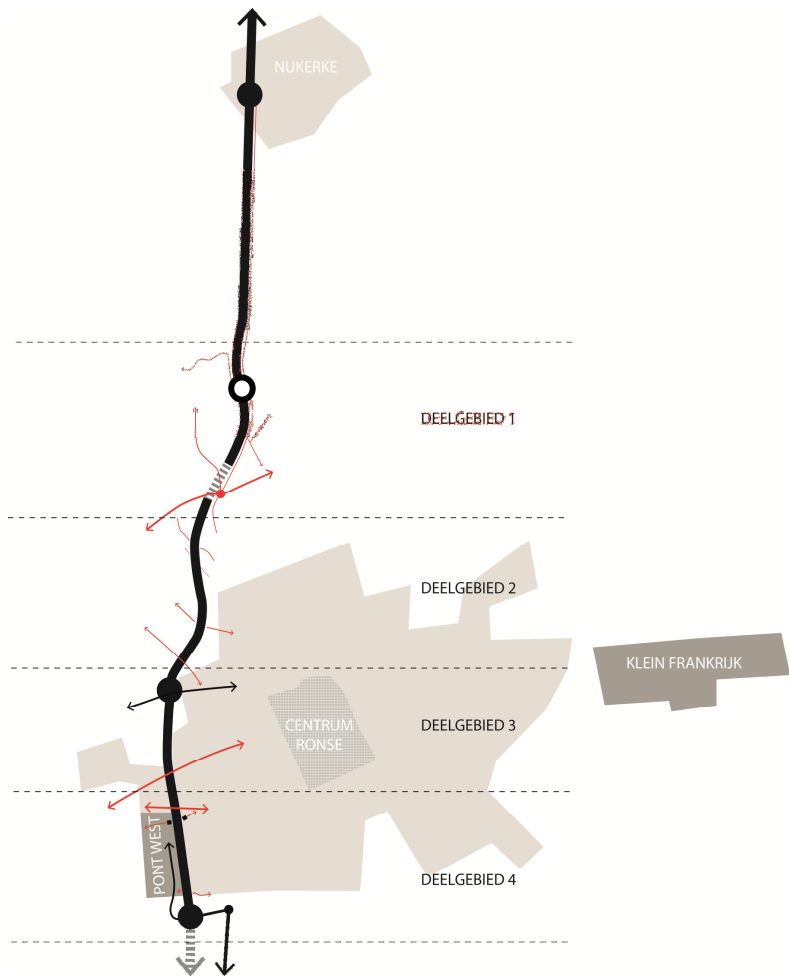
Zone voor landschappelijke integratie van de wegenis. Hier is ruimte voorzien voor de landschappelijke aanleg die de overgang vormt tussen de omgeving en de infrastructuur. Hier kunnen taluds, greppels, bomen en dergelijke worden aangelegd of aangeplant. In deze zone moeten zo weinig mogelijk bestaande woningen worden onteigend t.a.v. de aanbouw van de nieuwe wegenis. Dwarsende verbindingen worden op die manier ingericht dat de impact op de continuïteit van de onderliggende wegen- en water- en groennetwerken tot een minimum wordt beperkt.



Vier deelgebieden

Om de inrichtingsvisie voor deze nieuwe wegenis gedetailleerder in beeld te brengen wordt de wegenis opgedeeld in vier deelgebieden die ieder hun eigen karakteristieken hebben.

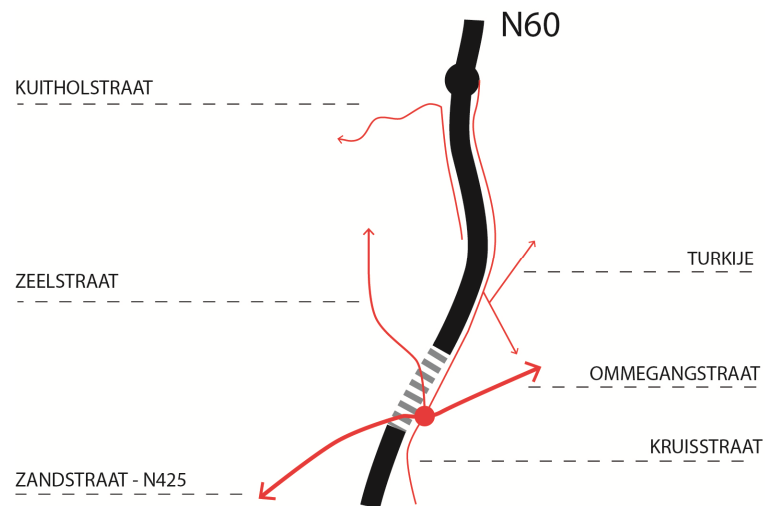
- Deelgebied 1 maakt deel uit van het agrarisch open landschap en wordt geflankeerd door de beboste getuigenheuvels
- Deelgebied 2 is gelegen ter hoogte van de Schavaarthelling en wordt veeleer gekenmerkt door een landelijk karakter met kleinschalige grasland- en kleine landschapselementen
- Deelgebied 3 bevindt zich in het stedelijk gebied Ronse en kruist tevens het valleigebied van de Molenbeek.
- Deelgebied 4 tenslotte ligt tussen het stedelijk gebied van Ronse en bedrijventerrein Pont West.



Deelgebied 1 -Agrarisch open field landschap -beboste getuigenheuvels

Afbakening

Deze deelzone begint ter hoogte van de Kuitholstraat en loopt tot net voorbij de Kruisstraat. Het landschap van deze zone wordt gedomineerd door agrarische open ruimtestructuren afgewisseld door bosrijke fragmenten. Het landschap is glooiend.

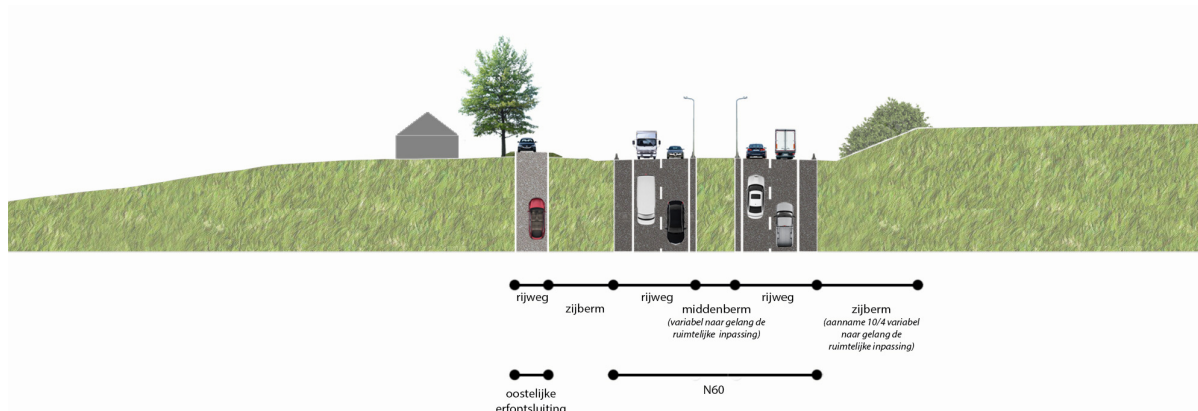


Ruimtelijke principes

Wegprofiel t.o.v. het onderliggend netwerk

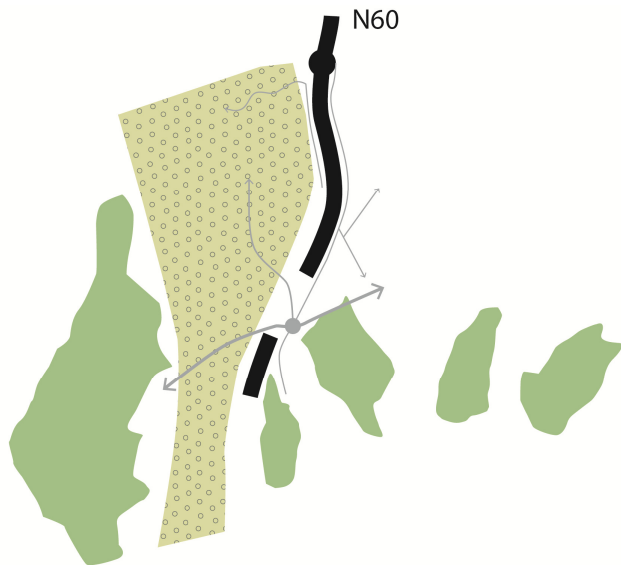
De N60 wordt over de volledige lengte van het nieuwe tracé voorzien van 2 x 2 inrichting met middenberm. In dit deelgebied wordt het wegprofiel verruimd vanaf

het tijdelijk noordelijk knooppunt met een 2 x 1, ter hoogte van het huidige N60 tracé. Deze weg zal op korte termijn instaan voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Klein Frankrijk tot de zuidelijke omleidingsweg N48a (planhorizon 2) wordt gerealiseerd. Daarnaast ontsluit deze weg de binnenstad en de nevenliggende woonwijken, zoals o.a. Turkije. Het betreft hier grotendeels lokaal verkeer.



Deelgebied 1 Wegprofiel 1: ten noorden van tijdelijke knoop, onder voorbehoud van ontwerprijheid DBFM-procedure

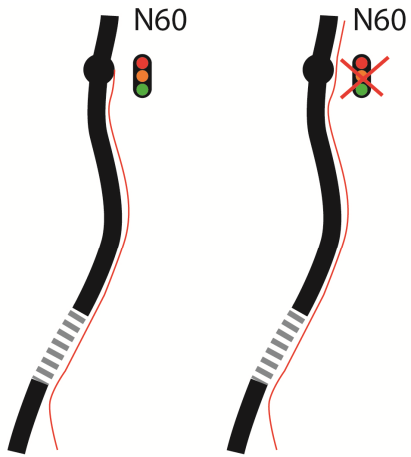
Er wordt ten westen van de N60 een recuperatiegebied voor landschapsherstel ingericht in dit deelgebied. Dit landschapsherstel omvat echter geen boscompensatie, maar bestaat uit het intensiveren van de KLE. In het kader hiervan wordt de Kuitholstraat niet meer rechtstreeks aangesloten op de N60. Het lokale verkeer -in kader van de agrarische activiteiten -zal via een nieuwe ventweg worden omgeleid langsheen de westkant van de N60.



Langsheen het tracé in dit deelgebied moeten milderende maatregelen worden genomen inzake geluidsbuftering langsheen de nieuwe ventweg ter hoogte van 5 bestaande woningen. Eveneens zal het geluid eveneens moeten gemitigeerd worden ter hoogte van het gehucht Turkije. Ten zuiden van het tunneltracé ter hoogte van de Kruisstraat zal de bestaande bebouwing eveneens moeten worden behoed tegen de toenemende geluidsoverlast.

Tijdelijke aansluiting

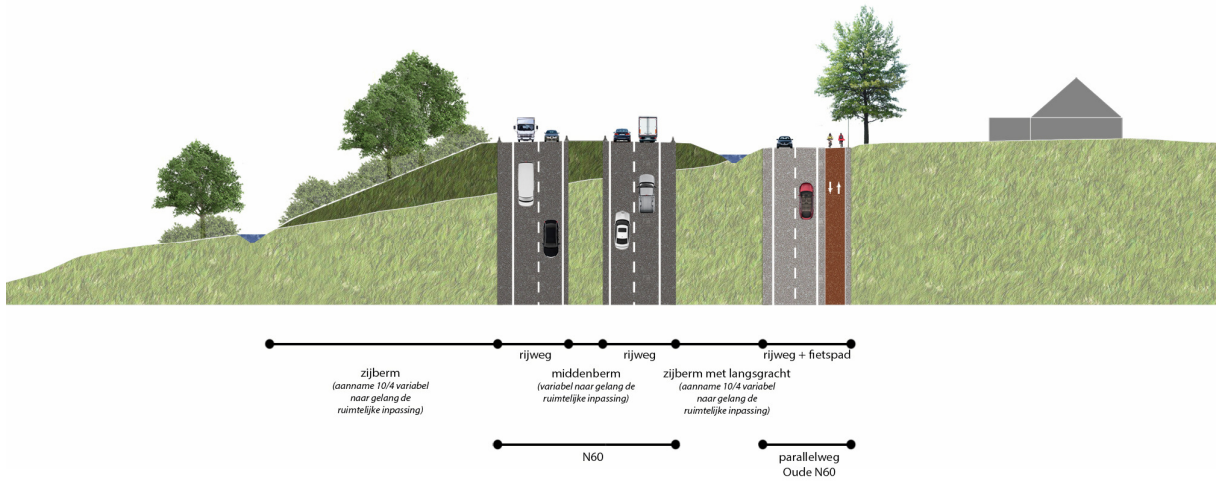
Net ten noorden van Turkije wordt een tijdelijk lichtengeregelde aansluiting ingericht. Deze aansluiting zal instaan voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Klein Frankrijk tot wanneer de zuidelijke omleidingsweg N48a wordt gerealiseerd. Na aanleg van de zuidelijke omleidingsweg (planhorizon 2) zal deze aansluiting op de N60 in principe opgeheven worden. Het bedrijventerrein Klein Frankrijk en de verbinding met de N48a wordt dan immers overgenomen door de zuidelijke



omleidingsweg.

Planhorizon 1

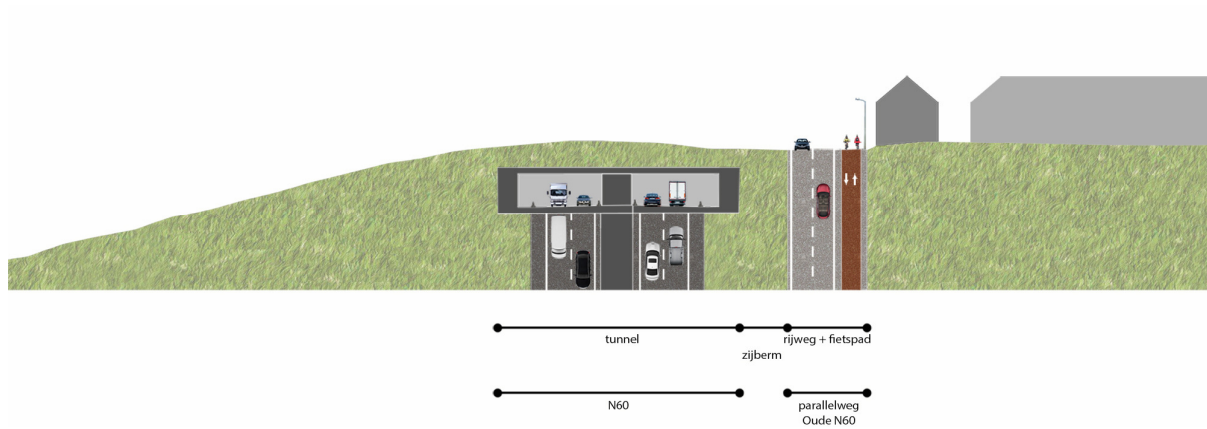
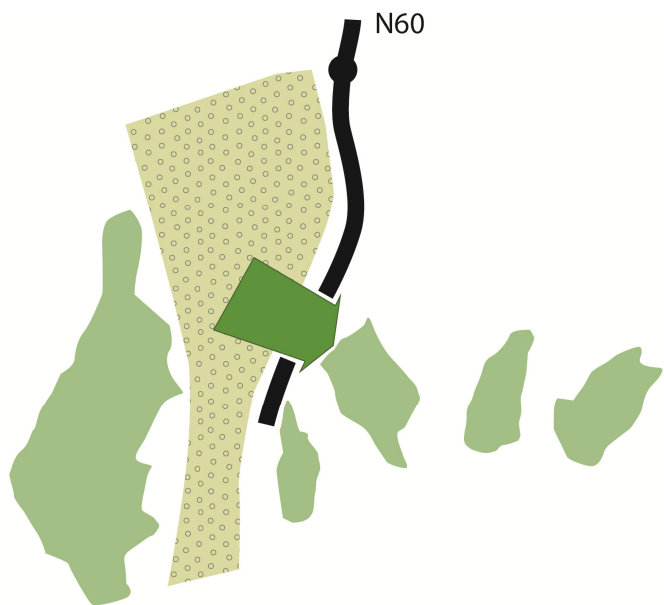
Planhorizon 2



Ecoduct-tunnel

Ter hoogte van het kruispunt met de Kruisstraat –Zandstraat/Ommegangstraat wordt er een ongelijkvloerse kruising voorzien waarbij de nieuwe N60 in tunnel wordt gelegd. De bestaande lokale verbindingen (Zeelstraat, Zandstraat/Ommegangstraat) kunnen hierdoor terug heraangelegd worden op het tunneldak. Naast het behoud van de dwarse lokale verbindingen, kan het tunneldak landschappelijk ingericht worden en zodoende ook ingezet worden voor landschapsherstel (weiland, aanplant hakhout, ...) De groene inrichting het tunneldak heeft eveneens tot doel de barrièrewerking t.a.v. de natuur en het agrarisch gebied te beperken. Het tunneldak fungeert daarbij als stepping stone binnen een groter groennetwerk. Belangrijk hierbij is dat er geen extra woongebied wordt toegevoegd, zodat het naastliggende landschap kan worden verdergezet over het tunneldak heen. Dit biedt eveneens een meerwaarde voor de bestaande woningen aan de Kruisstraat. Zij krijgen uitzicht op het landschap.

Uit het milieuonderzoek blijkt dat de grondwaterspiegel heel belangrijk is. De diepte van de ondertunneling zal op basis hiervan worden bepaald. De weg zal zo laag als mogelijk worden ingepland, zonder verstoring van de grondwatertafel te veroorzaken. Ten gevolge van de ondertunneling zullen ter hoogte van de Kruisstraat, de Zeelstraat en de huidige N60 woningen worden onteigend. Met uitzondering van functionele bebouwing die nodig is voor de veiligheid, toegankelijkheid en andere functionele doeleinden nodig voor de goede werking van de tunnel, mag er bovenop het dak van de tunnel niet worden gebouwd. Inzake het technische dwarsprofiel wordt voor de tunnel wordt minstens uitgegaan van twee naast elkaar liggende kokers waarbinnen het basisprofiel van de rijbanen (2x2 rijstroken) continu doorlopen. Het ruimtebeslag voor pechstroken wordt maximaal ingeperkt. Met betrekking tot de diepteligging van de tunnel wordt omwille van de positie van de grondwatertafel geopteerd voor een gedeeltelijke ingraving met creatie van een nieuw maaiveldniveau. Hierbij moet aandacht besteed worden aan een gepaste landschappelijke inpassing ten aanzien van de omgeving. Eveneens zullen de aansluitingen van de bestaande straten ter hoogte van dit dak op een zorgvuldige manier moeten worden uitgevoerd.



Deelgebied 1 Wegprofiel 3: ter hoogte van tunnel, onder voorbehoud ontwerprijheid DBFM-procedure

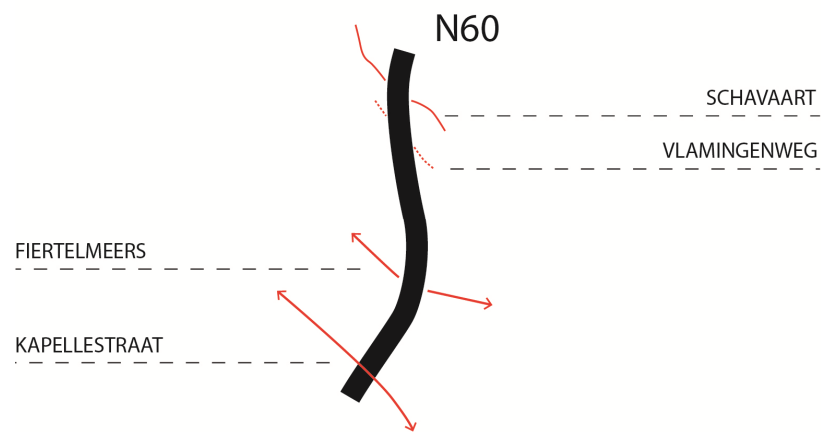
Deelgebied 2 -Kleinschalig grasland- en KLE landschap -Schavaarthelling

Afbakening

Deze deelzone begint ter hoogte van Schavaartstraat en loopt tot net voor de kruising met de Zonnestraat. Dit gedeelte van het plangebied wordt eveneens gekenmerkt door reliëfverschillen (Schavaarthelling) en door het kleinschalige grasland- en KLE landschap.



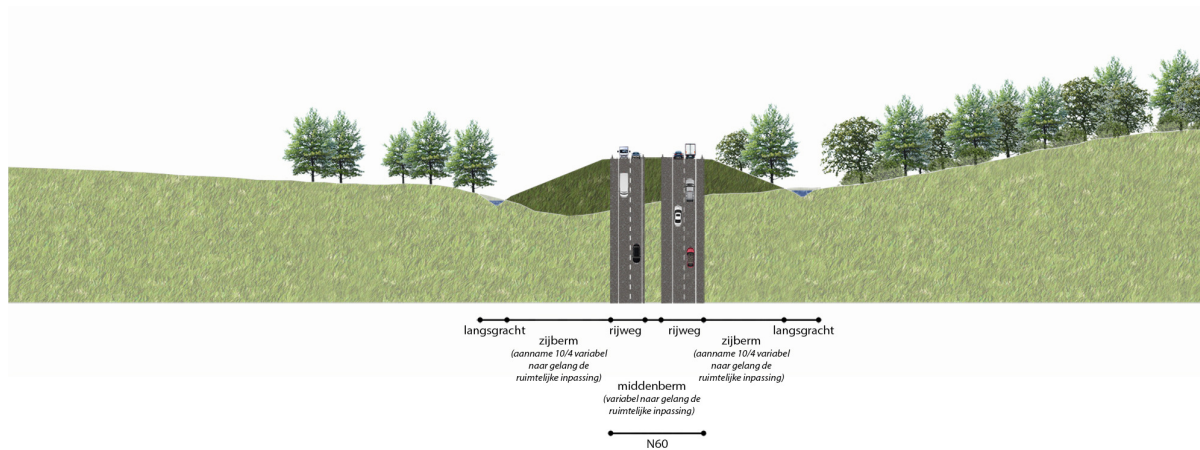
Deelgebied 2 Wegprofiel 4: ter hoogte van Schavaart, onder voorbehoud van ontwerpvrijheid DBFM-procedure



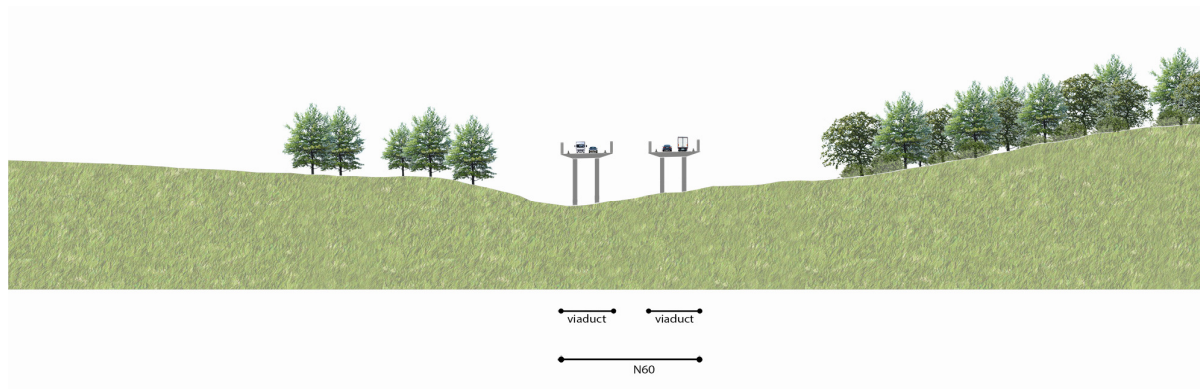
Ruimtelijke principes

Wegprofiel t.o.v. het onderliggend netwerk

In dit deelgebied neemt het wegprofiel vanaf de ongelijkvloerse kruising met de Kruisstraat (tunnel) zijn vooropgesteld dwarsprofiel van 2x2 rijvakken met middenberm aan. Er worden geen ventwegen of andere lokale parallelwegen voorzien in dit deelgebied. Dit gedeelte van de N60 wordt ongelijkvloers ingericht om het reliëfrijke gebied te kunnen overbruggen. De manier waarop deze bovengrondse inrichting zal worden uitgevoerd, zal in het verdere detailontwerp nader bepaald worden. Zowel de weg op viaduct als de weg op grondlichaam heeft zijn impact op de omgeving. Bij de keuze van de ruimtelijke oplossing moet continuïteit worden gegarandeerd voor het onderliggende landschap.



Deelgebied 2 Wegprofiel 5a: variant op grondlichaam ten zuiden van tunnel, onder voorbehoud van ontwerpvrijheid DBFM-procedure



Deelgebied 2 Wegprofiel 5b: variant viaduct(en) ten zuiden van tunnel, onder voorbehoud van ontwerpvrijheid DBFM-procedure

Netwerk van smalle wegen in agrarisch- en natuurgebied

Schaffendal, Schavaart, Remi Caeneghemstraat, Oscar Thomasstraat, Spinessenberg, Schavaartas en de Vlamingenweg zijn een veelheid aan zeer smalle wegen in agrarisch gebied. Ze ontsluiten veelal boerderijen en kleine voormalige hoeve woningen, die al dan niet een agrarische functie hebben. Deze kleinschalige wegen kruisen op vele plaatsen het N60 tracé.

De verbinding vanaf dit netwerk van wegen met de Kruisstraat moet maximaal behouden blijven. Het is echter niet haalbaar om iedere verbinding in stand te

houden.

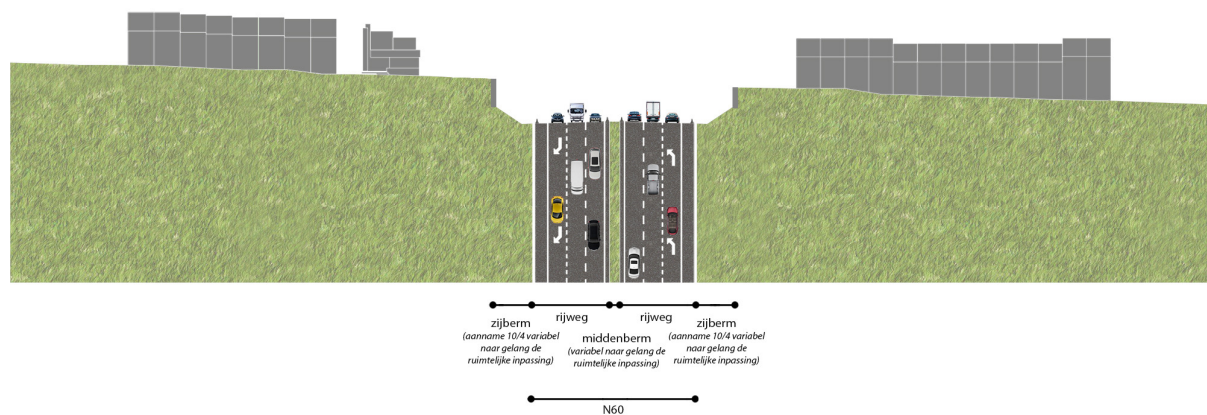
De functionele verbinding tussen Schavaart en de Kruisstraat via de Schavaartas moet na de aanleg van de N60 behouden blijven. Deze verbinding zal zowel voor traag verkeer als voor gewone personenwagens worden mogelijk gemaakt.

Ongelijkvloerse kruising Fiertelmeers.

De huidige lokale verbinding tussen het woonlint ten westen van de Fiertelmeers en het stedelijk gebied van Ronse ten oosten van de N60 blijft behouden. De verbinding wordt mogelijk gemaakt door een ongelijkvloerse kruising van Fiertelmeers met de nieuwe N60 waarbij de Fiertelmeers onder de N60 door gaat.

Overbrugging N60 continuïteit Kapellestraat

De kruising tussen de N60 en de Kapellestraat wordt eveneens ongelijkvloers opgelost. Om een vlotte verbinding vanuit de Kapellestraat naar het centrum van Ronse te bewerkstelligen wordt de N60 ter hoogte van de kruising overbrugd.



Deelgebied 2 Wegprofiel 6: ter hoogte van de kruising met de Kapellestraat, onder voorbehoud van ontwerpvrijheid DBFM-procedure

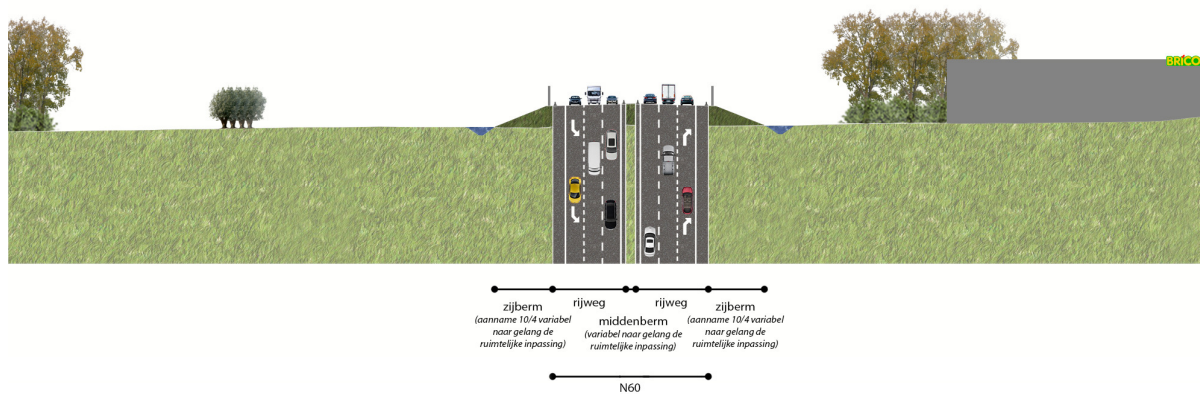
De natuurlijke loop van de Fonteinbeek en haar valleigebied moet zoveel als mogelijk gevrijwaard worden. Belangrijk is ook dat er in de nabijheid van de beekvallei voldoende ruimte wordt voorzien voor waterbuffering. Op die manier kan er een duurzaam antwoord geboden worden aan de waterproblematiek en kunnen overstromingen ter hoogte van het woonweefsel worden vermeden.

De architecturale vormgeving van inrichting moet een elegante insteek hebben, zodat de impact van de infrastructuur op de omgeving beperkt blijft. Tevens moet in deze zone rekening gehouden worden met het voorzien van geluidsreducerende maatregelen. Ook ter hoogte van de kruising met de Kapellestraat bevindt er zich bebouwing dicht bij het tracé. Voor deze woningen zullen eveneens milderende maatregelen worden voorzien.

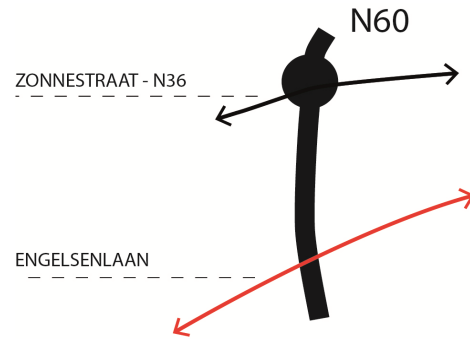
Deelgebied 3 -Stedelijk gebied Ronse en valleigebied Molenbeek

Afbakening

Deelzone 3 vangt aan ter hoogte van de kruising met de Zonnestraat en loopt tot net voorbij de kruising met de Engelselaan. Deze deelzone grenst ten oosten van het N60-tracé aan de achterzijde van een gemengde zone met KMO-bedrijven en grootschalige retail. Ten westen van het tracé situeren zich een aantal woonstraten met gesloten, halfopen en open bebouwing. De woonstraten worden afgewisseld met open ruimte landschappen met een agrarisch karakter. Het alluviaal valleigebied van de Molenbeek ligt in deze deelzone.



Deelgebied 3 Wegprofiel 7: ter hoogte van Cesar Snoecklaan, onder voorbehoud van ontwerpvrijheid DBFM-procedure.



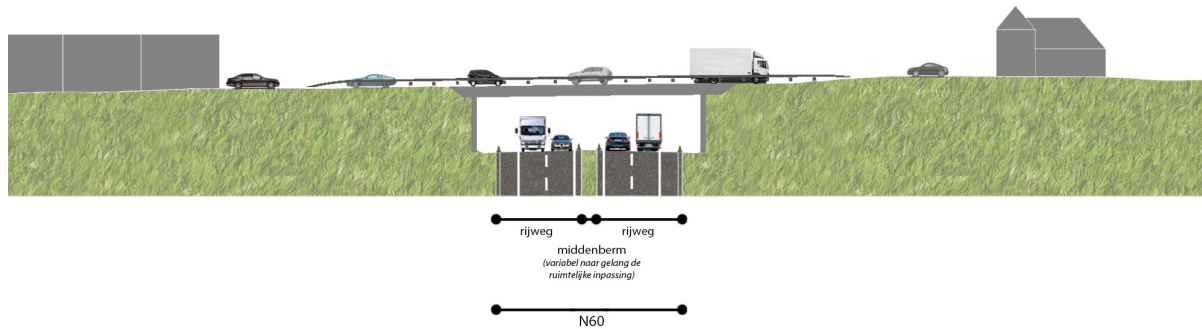
Ruimtelijke principes

Wegprofiel t.o.v. het onderliggend netwerk

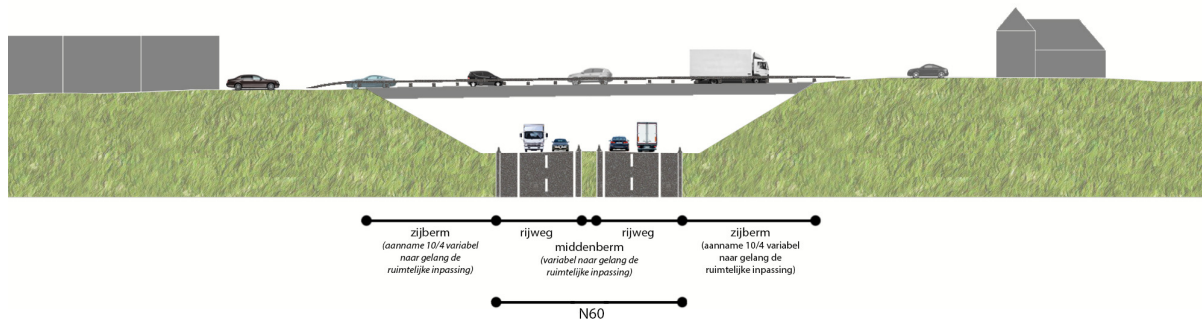
Het profiel van het nieuwe wegtracé van de N60 wordt aan beide zijden van het op- en afrittencomplex aan de Zonnestraat naast de 2x2 rijstroken gekenmerkt door de op- en afritten van de verkeersknoop ter hoogte van de Zonnestraat. De weg wordt in deze deelzone (gedeeltelijk) verdiept aangelegd, zodat de op- en afritten en de dwarse verbindingen gemakkelijk kunnen aansluiten op de bestaande wegenis en de barrièrevorming tussen de oost- en westkant van de wegenis beperken. Er zullen geluidsreducerende maatregelen voorzien moeten worden ten behoeve van de bewoning aan het knooppunt met de Zonnestraat en de bewoning aan de kruising met de Engelsenlaan.

Ongelijkvloerse Kruising Engelsenstraat

Tussen de bedding van de Molenbeek en de Engelsenlaan wordt de N60 verdiept aangelegd om een gelijkvloerse overbrugging van de N60 door de Engelsenlaan mogelijk te maken.



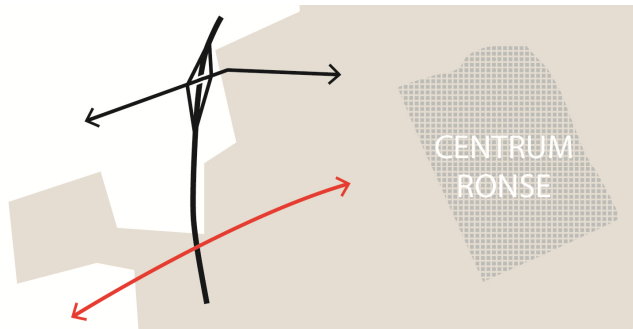
Deelgebied 3 Wegprofiel 8a: Kruising Engelsenlaan, variant U-bak, onder voorbehoud van ontwerpvrijheid DBFM-procedure



Deelgebied 3 Wegprofiel 8b: Kruising Engelsenlaan variant talud, onder voorbehoud van ontwerpvrijheid DBFM-procedure

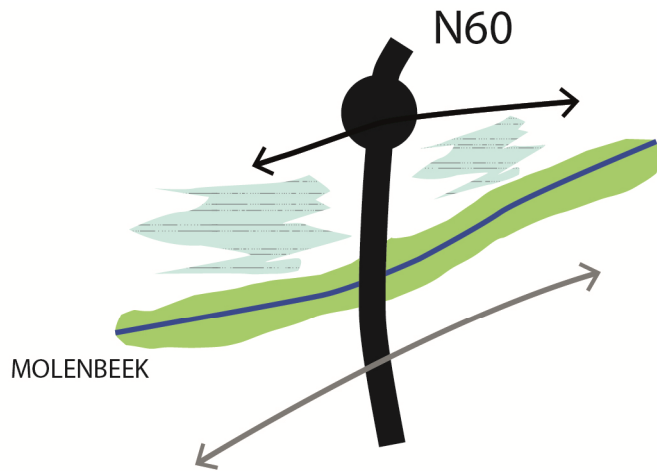
Centrumknoop ter ontsluiting van het stedelijk gebied.

Ter hoogte van de Zonnestraat wordt een volwaardig op- en afrittencomplex voorzien die de Zonnestraat-N36 en het stedelijk gebied van Ronse met de N60 verbindt. Dit complex kan gezien worden als de toegang tot de stad en zal voornamelijk worden ingezet als hoofdontsluiting van de binnenstad. Vanuit deze optiek werd gekozen om de verdiepte N60 te overbruggen zodat de functionele gelijkvloerse relatie tussen de Zonnestraat en de binnenstad kan worden behouden.



Continuïteit van de Molenbeek

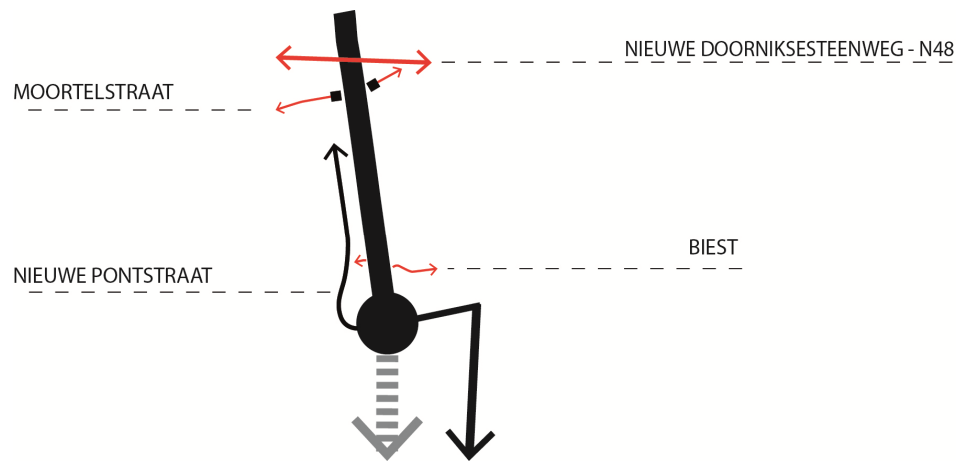
Het nieuwe tracé van de N60 doorkruist de beekvallei van de Molenbeek. De weg wordt ter hoogte van de vallei niet verdiept aangelegd, zodat de bestaande waterloop niet wordt onderbroken. De weg komt iets hoger te liggen dan de beekvallei om de huidige loop van de Molenbeek te kunnen behouden. De continuïteit van de beekvallei moet immers op een ecologische en ruimtelijk verantwoorde manier kunnen worden ingericht bij realisatie van de N60. Ook hier moet aandacht worden besteed aan waterbuffering in de nabijheid van de Molenbeekvallei.



Deelgebied 4 -Stedelijk gebied Ronse, bedrijvenontwikkeling en Valleigebied Sint-Martensbeek

Afbakening

Dit deelgebied loopt van het gebied iets ten noorden van de kruising met de Doorniksesteenweg -N48 tot en met de aansluiting van het nieuwe tracé op het oude N60 tracé (Leuzesesteenweg). Ten westen van het nieuwe tracé wordt de deelzone hoofdzakelijk gekenmerkt door het bestaande KMO-terrein tussen de Nieuwe Pontstraat en de Pontstraat en het nieuw nog aan te leggen regionaal bedrijventerrein. Langs de oostelijke zijde van het nieuwe tracé liggen de stedelijke sportterreinen van Ronse (voetbalpleinen, sporthal, ...).



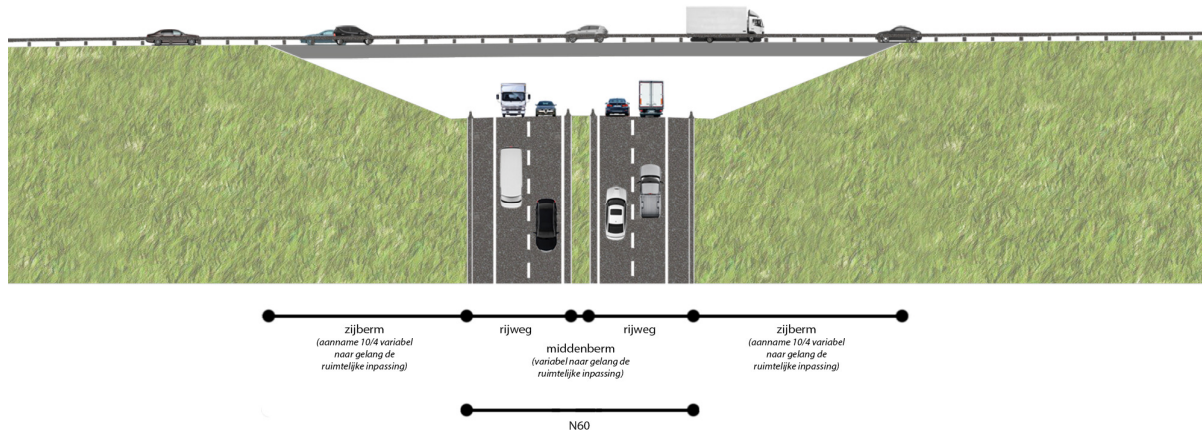
Ruimtelijke principes

Wegprofiel t.o.v. het onderliggend netwerk

Vanaf de Moortelstraat komt de weg terug op maaiveld. Deze ligging op maaiveld loopt tot aan het bedrijventerrein Pont West, waar het nieuwe N60 tracé stopt. Het eindpunt van de nieuwe N60 zal zodanig ingericht worden dat op lange termijn een aansluiting met de verdere verbinding richting Valenciennes mogelijk blijft.

Ongelijkvloerse kruising Nieuwe Doorniksesteenweg.

Het profiel van het N60-tracé ligt ter hoogte van de Nieuwe Doorniksesteenweg nog steeds verdiept. De kruising met deze steenweg kan dus op een ongelijkvloerse manier gebeuren waarbij de N60 overbrugd wordt, zodat het tracé en wegbeeld van de Doorniksesteenweg kan blijven bestaan.



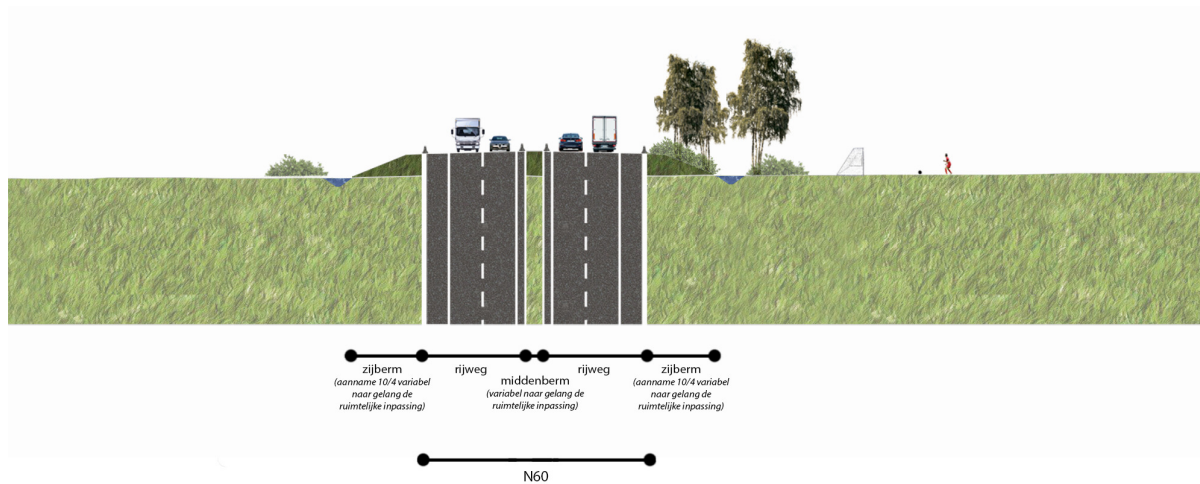
Deelgebied 4 Wegprofiel 9: ter hoogte van de Doorniksesteenweg (taludvariant) onder voorbehoud van ontwerprijheid DBFM-procedure

Knippen Moortelstraat

De Moortelstraat zal omwille van het nieuwe tracé geknipt worden. Gelet op het beperkt aantal woningen in deze straat en overwegende dat de woningen goed ontsloten kunnen worden via de Nieuwe Doorniksesteenweg - N48, kan de Moortelstraat geknipt worden. Ten behoeve van de woningen in de Moortelstraat zullen geluidsreducerende maatregelen genomen moeten worden.

Ongelijkvloerse kruising Biest

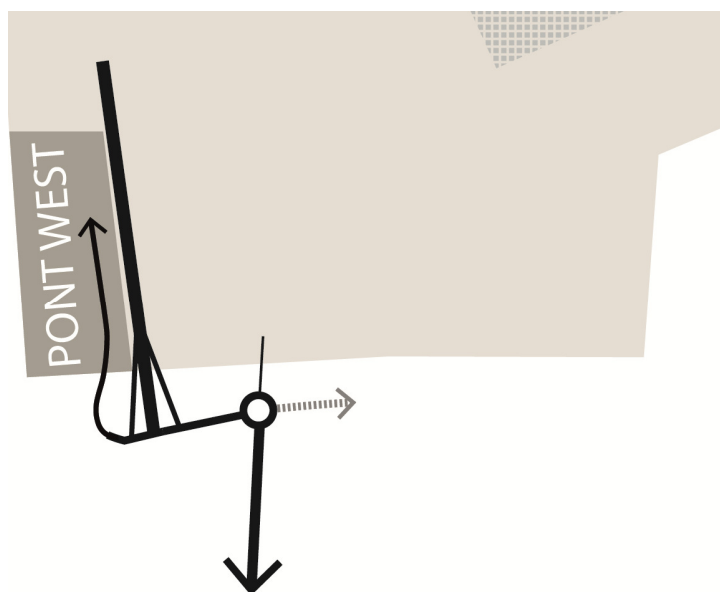
Biest is een lokale landelijke weg die enkele woningen en landbouwpercelen ontsluit. Deze weg maakt deel uit van het parcours van de traditionele Fiertelommegang. Vanuit deze optiek moet deze functionele verbinding worden bewaard. De functionele verbinding Biest kan in stand gehouden worden door een ongelijkvloerse kruising te organiseren waarbij Biest onder het N60 tracé door zijn oorspronkelijke verloop kan blijven volgen. De precieze uitvoeringsoplossing voor de continuïteit van de Biest worden verder bekeken in het detailontwerp.



Deelgebied 4 Wegprofiel 10: ter hoogte van Biest, onder voorbehoud ontwerpvrijheid DBFM-procedure

Knooppunt ter ontsluiting van bedrijventerrein Pont West

Ter hoogte van het eindpunt van het nieuwe N60 tracé wordt een knoop voorzien die zowel zal dienen als ontsluiting voor het bedrijventerrein Pontstraat West als voor de aantakking op het huidige tracé van de N60, ter hoogte van de Leuzesteeweg. Op lange termijn zal deze knoop worden ingericht als een Hollands op- en afrittencomplex. De nieuwe N60 wordt t.a.v. dit complex gedeeltelijk verdiept om de impact van het Hollands complex op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Gezien dit punt een voorlopig eindpunt vormt voor het nieuwe N60 tracé, wordt op korte termijn (planhorizon 1) nog niet uitgegaan van de realisatie van een volledig Hollands complex. Er zal in eerste instantie enkel voorzien worden in een minder ingrijpende (overgangs)oplossing die instaat voor een vlotte verkeersafwikkeling van en naar het bedrijventerrein enerzijds en naar de Leuzesteeweg anderzijds. ,



Nieuwe wegenis en rotonde of lichtengeregeld kruispunt ter aansluiting op het bestaand wegennet

Tussen het toekomstig te realiseren Hollands complex en de Leuzesteeweg wordt nieuwe weginfrastructuur aangelegd, zodat een degelijke aansluiting van de nieuwe N60 met de Leuzesteeweg bekomen wordt. Aangezien die zich op maaiveldniveau situeert, valt nog te bekijken hoe dit moet gebeuren. Wellicht is het aangewezen om binnen planhorizon1 het knooppunt *niet* als een half Hollands complex uit te voeren. De aantakking ter hoogte van de Leuzesteeweg zal als rotonde of als lichtengeregeld kruispunt (al of niet met bypasses) ingericht worden. De inrichting van deze aantakking moet op een zodanige manier gebeuren dat het doorgaand verkeer wordt gestimuleerd de nieuwe omleidingsweg te gebruiken. In een latere fase zal ook de toekomstige zuidelijke omleidingsweg N48a op dit punt worden aangesloten.

5.3 Vertaling naar het grafisch plan

Afbakening zone voor weginfrastructuur

In de ruimtelijke uitvoeringsplannen worden lijninfrastructuren, zoals wegen, op een heel andere manier ingetekend dan in de gewestplannen, waar de aanduiding immers beperkt was tot een lijn waarvan de aard (dubbele of enkele lijn, volle lijn of stippellijn) en dikte een indicatie geeft van de plaats van de weg in de (toenmalige) wegehierarchie en het ontologisch statuut ervan (bestaand of aan te leggen), en dus *niet* van het ruimtebeslag ervan. In het geval van een aan te leggen weg wordt die lijn geflankeerd door een (doorgaans vrij ruime) overdruk die de aanliggende percelen tot 'reservatiestrook' voor de aanleg van de weg in de meest ruime zin van het woord bestemd.

In de ruimtelijke uitvoeringsplannen is deze wijze van aanduiden verfijnd op een manier die wel het mogelijke ruimtebeslag weergeeft; de infrastructuur wordt immers weergegeven door een vlak in plaats van een lijn, en bovendien wordt dit vlak ingetekend op een kadastrakaart (gebruikelijke schaal 1/500) in plaats van op een topografische kaart (met een schaal van 1/10.000 of 1/25.000). Daarnaast gebeurt nog een verdere verfijning door het voor de wegaanleg in ruimere zin benodigde gebied op te splitsen in een gebied voor de aanleg van de 'harde infrastructuur' (waarbinnen de eigenlijke wegverharding zich zal situeren) enerzijds, en anderzijds flankerende overdrukken voor landschappelijke en functionele inpassing, waarin allerlei zachte(re) infrastructuur (zoals langsgrachten en geluidsbermen) een plaats kan krijgen (voor zover dit niet in de grijze zone mogelijk blijkt).



In dit RUP worden daar nog enkele zachtere vormen van 'inpassing' aan toegevoegd, namelijk de 'zone voor waterbeheer in en nabij de Molenbeekvallei' en – in zekere mate - het 'erfgoedlandschap' (namelijk voor zover het eerder om 'inpassing' en landschapsherstel gaat dan om -compensatie, zie hieronder).

Omwille van de functionele samenhang tussen die verschillende zoneringen is in de voorschriften de verplichting opgenomen om de wegaanleg in de ruimere zin te presenteren in een inrichtingsstudie, waarin de initiatiefnemer voor de aanleg van de missing link aantoont hoe de verschillende onderdelen van de wegaanleg in ruimere zin gestalte krijgen op een manier die aan de voorschriften van artikels 1, 2 en 3 (en 4 waar dat van toepassing is) beantwoordt.

De verplichting om een inrichtingsstudie toe te voegen bij een bouwaanvraag blijft ook gelden voor particulieren die een nieuwbouwproject wensen te realiseren in één van de door zo'n overdruk bezwaarde zones, met dien verstande dat die studie zich kan beperken tot de mate waarin dat bouwproject al dan niet die functionele samenhang in het gedrang brengt, en hoe dit dan geremedieerd wordt als dit probleem zich voordoet.

De wegaanleg in de ruimste zin van het woord omvat daarenboven ook nog vormen die de omschrijving 'inpassing' te buiten gaan, namelijk het herstel van en de compensatie voor de schade aan landschaps- en natuurwaarden en ontbossing.

Het landschapsherstel en -compensatie zullen hun beslag kan krijgen in het gebied met de overdruk 'erfgoedlandschap' door middel van een landinrichtingsplan, met de inzet van de instrumenten die in het nieuwe landinrichtingsdecreet worden voorzien. Dit landinrichtingsplan is eveneens te beschouwen als een inrichtingsstudie die als basis kan dienen voor het document dat bij de aanvraag voor een particulier nieuwbouwproject moet worden gevoegd, op vergelijkbare wijze als hierboven omschreven : het volstaat om aan te geven in welke mate de bedoelde landschapsopbouw al dan niet wordt gerespecteerd, en in voorkomend geval hoe de inbreuk daarop wordt geremedieerd.

Voor de compensatie voor de schade aan natuurwaarden en ontbossing is in dit GRUP een zoekzone aangeduid met een overdruk (artikel 8).

Andere aandachtspunten

Het verordenend grafisch gedeelte van een ruimtelijk uitvoeringsplan volgt gewoonlijk de begrenzing van het projectgebied zoals voorzien vanuit een technisch ontwerp, opgemaakt aan de hand van opmetingsplannen van de initiatiefnemer. Dit is in dit RUP **niet** het geval. De Vlaamse Regering heeft de taken die het Agentschap Wegen en Verkeer in dit project dient te vervullen als volgt omschreven:

De opdracht van AWV is de **opmaak van een referentieontwerp en bestek** in het kader van een **DBFM aanbestedingsprocedure en voorbereidende studies (bvb. opmaak planMER)**. De kern van deze opdracht is het scheppen van een ontwerpkader waarbinnen ontwerpers van de verschillende deelnemende consortia op een gerichte wijze aan het werk kunnen. Dit kader omvat ondermeer volgende aspecten:

- een gedegen vooronderzoek dat zoveel mogelijk potenties en knelpunten bloot legt;
- het formuleren en coördineren van randvoorwaarden vanuit de opdrachtgever en alle betrokken actoren;
- het bepalen van de ontwerpvrijheden en het ambitieniveau in afstemming met de actoren en in relatie tot het budget;
- het formuleren van een heldere projectdefinitie waarin de ontwerpopgave wordt verduidelijkt zodat de juiste kandidaten / consortia zich aandienen.

De afbakening van de verschillende deelgebieden in dit GRUP is derhalve gebaseerd op dit vooronderzoek en referentie-ontwerp-in-wording, waarbij de hierboven vermelde eisen inzake ontwerprijheden en ambitieniveau worden gerespecteerd. Het gevolg is dat het ruimtebeslag van sommige bestemmingen op bepaalde plaatsen excessief kan lijken voor wie het bekijkt met een bepaald technisch ontwerp voor ogen.

Het markantste voorbeeld hiervan is de zone van de Schavaerthelling (art. 1.1.4) waar de mogelijke technische invulling varieert van een slank viaduct (met een hellingsgraad kleiner dan of gelijk aan 5%, max. 6% indien mogelijk) tot een zéér brede weg (namelijk met een kruipstrook in opwaartse richting) op een massief grondlichaam. Om voldoende ruimte te voorzien om alle oplossingen mogelijk te maken, is de intekening gebaseerd op dit laatste extreem. Dit heeft echter ook gevolgen voor de raming van de mogelijke natuurschade die gecompenseerd moet (kunnen) worden, wat de omvang van de 'zoekzone' voor natuurcompensatie verklaart, en tevens op de raming van de benodigde oppervlaktes om in voldoende waterbuffering te kunnen voorzien.

Voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan wordt niet vergezeld van een onteigeningsplan, aangezien de initiatiefnemer van het project (het Agentschap Wegen en Verkeer) over eigen onteigeningsbevoegdheden beschikt in functie van concrete projecten.

6 Ruimteboekhouding


De ruimteboekhouding geeft een overzicht van de oppervlakten van de bestemmingswijzigingen die door het plan van toepassing zijn. Deze gegevens hebben geen juridische waarde: ze worden ter informatie toegevoegd.

De relatief omvangrijke oppervlaktewijzigingen worden verklaard door het feit dat de aanduiding van lijninfrastructuur (o.m. wegen) in het gewestplan een symbolische aanduiding is en derhalve geen oppervlakte heeft; dit in tegenstelling tot de benadering van de gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen, waar ook voor lijninfrastructuur op kadastraal niveau wordt gewerkt en waar lijninfrastructuur dus ook een oppervlakte heeft.

De herbestemde oppervlakte die in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt ingenomen door weginfrastructuur, en valt onder de categorie “overige bestemmingen” en bedraagt 72 hectare.

Bestemmingscategorie	Huidige bestemmingen in het plangebied	Bestemmingen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan	Vershil
Wonen	13 ha	0 ha	- 13 ha
Bedrijvigheid/industrie	5 ha	0 ha	- 5 ha
Bos	3 ha	0 ha	- 3 ha
Natuur en reservaat	1 ha	0 ha	- 1 ha
Overig groen	2 ha	0 ha	- 2 ha
Landbouw	47 ha	0 ha	- 47 ha
Recreatie	1 ha	0 ha	- 1 ha
Overig	0 ha	72 ha	+ 72 ha

7 Vertaling naar verordenende stedenbouwkundig voorschriften en op te heffen voorschriften


Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>Voor de aanleg van de Missing link N60 en aanhorigheden, met inbegrip van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de (tijdelijke) noordelijke knoop - de centrale knoop - de zuidelijke knoop - tunnel - viaduct - (andere) onder- en overbruggingen <p>Onder aanhorigheden van weginfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies.</p> <p>Alle werken van natuurtechnische milieubouw (vb. aanleg buffervijver) kunnen gerealiseerd worden.</p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p><i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'.</i></p> <p>Artikel 1. Gebied voor weginfrastructuur</p> <p>1.1. Dit gebied is bestemd voor weginfrastructuur en aanhorigheden.</p> <p>In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die weginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle werken, handelingen en wijzigingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructures, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.</p> <p><i>Art.1.1.1 Noordelijke aansluitingszone.</i> In dit gebied wordt de aansluiting bewerkstelligd op de bestaande reeds tot primaire weg omgebouwde weg. In deze zone wordt tevens de tijdelijke noordelijke knoop voorzien in de vorm van een lichtengeregeld T-kruispunt.</p> <p><i>Art. 1.1.2 Noordelijke overgangzone</i> In dit gebied volgt de N60 het maaiveld.</p> <p><i>Art. 1.1.3 Tunnelzone</i> In dit gebied loopt de N60 ondergronds om een</p>	<p>Volgende bestemmingen van het gewestplan Oudenaarde (KB 24/02/1977), gewijzigd door BVR van 29/10/1999 en 29/3/2000, en gelegen binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgeheven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agrarisch gebied, - woongebied met landelijk karakter, - landschappelijk waardevol agrarisch gebied, - natuurgebied, - woonuitbreidingsgebied - woongebied, - regionaal bedrijventerrein, - bosgebied, - bufferzone, - gebied voor ambachtelijke bedrijven of KMO, - gebied voor dagrecreatie - aan te leggen snelverkeersweg

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	<p>aanvaardbaar hellingspercentage te kunnen aanhouden.</p> <p>De zone op het tunneldak verzorgt de landschappelijke en ecologische aansluiting tussen de gebieden ten oosten en ten westen van het tracé. Reeds bestaande lokale verkeersverbindingen kunnen worden behouden en desgevallend heraangelegd worden op de tunnel. Op het tunneldak is bebouwing niet toegelaten, met uitzondering van functionele bebouwing die nodig is ten behoeve van de veiligheid, toegankelijkheid en andere functionele doeleinden die nodig zijn voor de goede werking van de tunnel. Deze functionele bebouwing moet zodanig ontworpen worden zodat deze op een ruimtelijk en landschappelijk kwalitatieve manier worden ingepast rekening houdend met de doelstelling van de bovengrondse afwerking van het tunneldak. <i>Voor het tunneldak gelden tevens de voorschriften van artikel 4.</i></p> <p>De weg en de bijhorende tunnelconstructies moeten op zodanige wijze worden aangelegd en uitgevoerd dat er zowel tijdens de werken als na realisatie en ingebruikname van de tunnel er noch tijdelijke noch definitieve impact is op de grondwatertafel die enig effect zou kunnen hebben op de bronbossen.</p> <p><i>Art. 1.1.4 Schavaertbellingszone</i> In dit gebied loopt de N60 bovengronds om een aanvaardbaar hellingspercentage te kunnen aanhouden, deels op grondlichaam, deels op een viaduct. Het maaiveldniveau wordt benut voor het herstel van landschaps- en langzaamverkeersverbindingen, en ecopassages.</p> <p><i>Art. 1.1.5 Centrale aansluitingszone</i> In dit gebied wordt de N60 verknoopt met de N36/Zonnestraat door middel van een Hollands complex. De Kapellestraat blijft behouden op viaduct.</p>	<p>Volgende voorschriften van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan “Afbakening kleinstedelijk gebied Ronse” (MB 22/12/2008) en meer bepaald het deelRUP 2 Molenbeek West, voor zover gelegen binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgeheven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agrarisch gebied, - bosgebied - zone voor waterzuivering/waterbuffer - bouwvrije zone leidingstrook - waterloop - collector <p>De ‘reservatiestrook N60’ wordt volledig opgeheven.</p> <p>De voorschriften van het bijzonder plan van aanleg “Sport en recreatiezone Steenweg op Leuze” (M.B. 11/02/1987) worden opgeheven voor de gebiedsdelen gelegen binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zone voor (ontworpen) weg - bufferzone - parkeerzone - zone voor gesloten woningbouw - zone voor open woningbouw - ambachtelijke zone - zijdelingse bouwvrije strook - zone voor koeren en hovingen


Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>Voor werken die uit een watertoets voortvloeiën. Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor</p>	<p><i>Art. 1.1.6 Molenbeekvallei</i> In dit gebied dwars de N60 de Molenbeekvallei op zo'n wijze dat de waterhuishouding van het gebied kan worden gehandhaafd volgens de principes van integraal waterbeheer.</p> <p>De passage van de Molenbeek ter hoogte van deze kruising moet zodanig ingericht worden dat deze kan fungeren als een ecopassage. Hierbij is het openhouden van de ondergang een belangrijke factor voor het gebruik als eco- en faunapassage. Bij het indienen van de bouwvergunning voor de aanleg van de primaire weg zal aangetoond worden dat deze kruising op voldoende kwalitatieve wijze kan fungeren als ecopassage.</p> <p><i>Art. 1.1.7 Zuidelijke overgangszone</i> In dit gebied wordt de overgang bewerkstelligd tussen de Molenbeekvallei en de Zuidelijke aansluitingszone, onder de bestaande wegen door.</p> <p><i>Art. 1.1.8 Zuidelijke aansluitingszone</i> In dit gebied wordt de N60 aangesloten op de N48 en op het regionaal bedrijventerrein Pont-West.</p> <p>1.2. In het gebied zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen in functie van het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden</p>	<ul style="list-style-type: none"> - strook voor bijgebouwen - voortuinstrook <p>Volgende verkavelingsvergunningen worden deels of geheel opgeheven:</p> <p>te Ronse:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cambier-De Beer dd. 06/11/1972: volledig (perceel 1042b2)⁶ • Vandendooren dd. 07/12/1992: Lot 3 (perceel 963^e) <p>te Kluisbergen</p> <ul style="list-style-type: none"> • 't Sas Raymond dd. 26/06/1967 : lot 1 (perceel 586a) <p>te Maarkedal</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Rudder dd. 20/01/1969: volledig (percelen 100^e, 100d, 100cen 100f) • Hubeau dd.14/09/1967: lot 7 en 8 (perceel 201k)

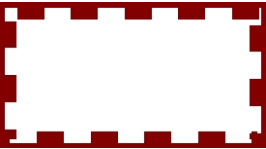
⁶ Dit perceel maakt deel uit van een verkavelingsakkoord 'Cambier R.' dd. 15/09/1954

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>ruimtelijke ingrepen. Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek", die onder meer te raadplegen zijn op de website van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid: http://www.lne.be/themas/milieu-en-infrastructuur/vademecums-natuurtechniek. Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.</p> <p>Het gebied voor weginfrastructuur omvat de ruimte die wordt ingenomen voor weginfrastructuur en de ruimtes binnen de toekomstige lussen van de weginfrastructuur. Deze bepaling heeft hoofdzakelijk betrekking op de ruimtes die volledig zijn ingesloten door infrastructuur (vb. binnenzijde lussen). Bij de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning moet aangegeven worden wat met deze gebieden gebeurt en op welke wijze de invulling ervan zal bijdragen tot een kwalitatieve landschappelijke inpassing en groeninrichting van het project in de omgeving.</p> <p>Bij een vervoersinfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructuren en de overgang naar de naastliggende bestemming beginnen. Het gebied voor weginfrastructuur kan aan de buitenzijde beperkte ruimtes bevatten die in de toekomst niet dienen ingenomen te worden voor weginfrastructuur.</p> <p>Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming in deze ruimtes toe te passen, voor zover deze het functioneren van de weginfrastructuur zelf niet hinderen. Hierdoor kunnen ruimtes aan de buitenzijde van het gebied voor weginfrastructuur desgevallend aangewend worden conform de naastliggende bestemming. Deze bepalingen houden geenszins een nabestemming ten aanzien van het gebied voor weginfrastructuur in.</p>	<p>toegelaten voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden.</p> <p>1.3. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.</p> <p>1.4. Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden.</p>	

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint. .</p> <p>Er dient de noodzakelijke langzaam-verkeersinfrastructuur te worden aangelegd, die op een kwalitatieve wijze aansluit met de fiets- en voetgangersvoorzieningen in de omgeving, zowel naar continuïteit als naar veiligheid.</p> <p>Er dient tevens voldoende aandacht te gaan naar een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de weginfrastructuur in de omgeving. Specifieke aandacht dient daarbij te gaan naar de groeninrichting van gebiedsdelen die volledig ingesloten zijn door weginfrastructuur (vb. lussen, binnenzijde Mercatorknoop, ...) en naar de aanleg van een kwalitatieve overgang van het gebied aan weerszijden van de oostelijke tangent naar de aanliggende bedrijventerreinen.</p>	<p>-</p> <p>1.5. Bij de aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning moet de aanvrager minstens aantonen dat de langzaam-verkeersinfrastructuur binnen dit gebied zodanig wordt aangelegd dat een optimale aansluiting met het fiets- en voetgangersnetwerk in de omgeving wordt nagestreefd, zowel op vlak van continuïteit als op vlak van veiligheid.</p> <p>1.6. De vergunningsaanvraag voor de wegaanleg zal vergezeld gaan van een inrichtingsstudie die aangeeft hoe de weg landschappelijk en functioneel wordt ingepast in de aangrenzende zones (zie ook art. 2), hoe de regenwaterafvoer zich integreert in het waterbeheer van het gebied (zie ook art. 3), en hoe de landschaps- en natuurcompensaties zullen worden bewerkstelligd (zie ook artikels 4 en 8).</p>	
<p>In deze zone worden alle vormen van inpassing mogelijk gemaakt waarvoor de ruimte voorzien in de (eigenlijke) zone voor weginfrastructuur niet toereikend is.</p> <p>Een goed voorbeeld van wat dat zo allemaal kan inhouden zijn</p>	 <p><i>Aanduiding in overdruk: het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Art. 2 Zone voor landschappelijke en functionele inpassing</p> <p>De in artikel 1 genoemde handelingen ter inpassing van de weginfrastructuur zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden, landschapswaarden en natuurwaarden</p>	<p>Overdruk: de onderliggende bestemming blijft behouden.</p>

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>de 10 meter brede bermen die door de plan-MER worden voorgeschreven voor de infiltratie van regenwater (om verontreiniging van de aansluitende waterlopen te voorkomen).</p>	<p>in het gebied bewaard blijven.</p> <p>De in artikel 1 genoemde handelingen ter inpassing van de weginfrastructuur kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.</p> <p>Alle handelingen zijn toegelaten die nodig of nuttig zijn voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien, - het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie, - het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden, - het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen. <p>Bij vergunningsaanvragen voor werken in het gebied aangeduid met de overdruk wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied.</p> <p>De basis voor de inrichtingsstudie wordt gevormd door het functioneren van de betrokken gebieden (art. 1, 2 & 3) en de interactie daartussen. De inrichtingsstudie geeft aan hoe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke 	


Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	<p>ontwikkeling van de rest van het gebied;</p> <ul style="list-style-type: none"> - de landschappelijke inbedding in het aangrenzende landschap en de nederzettingsstructuur gerealiseerd wordt; - de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, horticulturele waarden landschapswaarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven. <p>De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van stedenbouwkundige vergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.</p>	
	 <p><i>Aanduiding in overdruk. Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Art. 3 Zone voor waterbeheer</p> <p>Handelingen die nodig of nuttig zijn voor de volgende activiteiten, zijn toegelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien; - het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie; 	<p>Overdruk: de onderliggende bestemming blijft behouden.</p>

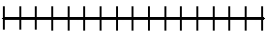

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	<ul style="list-style-type: none"> - het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden; - het beveiligen van vergunde of vergund geachte bebouwing en infrastructuren tegen overstromingen. <p>De handelingen vermeld in artikel 1 ter inpassing van de weginfrastructuur kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het gebied en als ze het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien niet doen afnemen.</p>	
<p>Typisch voor de Vlaamse Ardennen is de grote landschappelijke verscheidenheid: grote en kleine bossen wisselen af met</p>	 <p><i>Aanduiding in overdruk. Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Art. 4 Erfgoedlandschap</p>	<p>Overdruk; onderliggende bestemming blijft behouden.</p>


Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
<p>kleinschalige beekvalleities en open akkergebieden. Ook de kleine landschapselementen zijn vanuit landschappelijk oogpunt typerend en dienen behouden, hersteld en ontwikkeld te worden. Het rooien van kleine landschapselementen zoals knotbomenrijen, houtkanten en heggen is verboden, tenzij in geval van afsterven, ziekte of uit ruimtelijke, landschappelijke of veiligheidsoverwegingen. Heraanplanting is verplicht.</p> <p>Het rechte trekken, inbuizen of dempen van de bestaande grachten is verboden, tenzij voor de aanleg van bruggen. Aan de waardevolle hydrologische elementen zijn enkel handelingen mogelijk die nodig zijn voor het behoud, de bescherming en het herstel van het waardevolle hydrologische element. Hierbij moet het open karakter van deze elementen maximaal behouden blijven. De zichtbare oeverranden moeten, indien beschouwing noodzakelijk is, met duurzame en aangepaste materialen aangelegd worden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • behoud van de bronnen en bronbeken; • behoud of ontwikkelen van watergebonden kleinschalige biotopen (zoals (bos)poelen, perceelgrachten, ...); 	<p>Het gebied is een erfgoedlandschap in de zin van het decreet van 16 april 1996 betreffende de landschapszorg. De handelingen zoals bepaald in de voorschriften van de onderliggende bestemmingen zijn toegelaten voor zover ze de waarden of de typische landschapskenmerken van het erfgoedlandschap niet in het gedrang brengen.</p> <p>Binnen het als erfgoedlandschap aangeduide gebied moet het specifieke karakter van het landschap behouden blijven. Het geheel van bodemeigenschappen, reliëf en watersysteem is structuurbepalend voor de landschappelijke identiteit. Deze identiteit dient behouden en herkenbaar te blijven. Dit betekent concreet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het behoud en herstel van de bosgebieden - het behoud en versterken van de cultuurhistorische kleinschalige landschappen - optimaal behoud, beheer en ontwikkeling van de landschappelijke en natuurkwaliteiten. Dit houdt in dat de eigenheid en de herkenbaarheid van het huidige landschap behouden en versterkt moet worden. - behoud en optimalisering van de natuurlijke structuurkenmerken van de waterlopen. Natuurlijke-meanderende hydrografische elementen dienen hun patroon te behouden. - behoud van reliëfverschillen. De reliëfstructuur bepaalt in sterke mate de landschappelijke structuur. - vrijwaren van de kwaliteit van de open ruimte (visuele vervuiling). Hoogte- en reliëfverschillen moeten zichtbaar blijven en waar mogelijk niet gecamoufleerd worden. - behoud van holle wegen, kasseiwegen en andere trage wegen en/of taluds. De typische landbouwwegen, holle wegen en andere trage wegen, en taluds moeten in de akkergebieden behouden blijven. 	

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	<p>- De cultuurhistorisch waardevolle gebouwen moeten zoveel als mogelijk behouden blijven wat betreft hun architectuur, kleuren en materialen van gevels en daken, bouwvolume, onderlinge verhouding van de gebouwen en de inplanting van de gebouwen. Nieuwe constructies of gebouwen die vergunbaar zijn volgens de stedenbouwkundige voorschriften van de bestemmingszone waarbinnen ze gelegen zijn, kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze in het erfgoedlandschap landschappelijk inpasbaar geacht worden door de vergunningverlenende overheid.</p> <p>Ingrepen die wijzigingen aan deze typische landschapskenmerken veroorzaken, zijn slechts toelaatbaar indien uitdrukkelijk gemotiveerd wordt waarom de wijziging te verantwoorden is binnen de globale context van het erfgoedlandschap of indien de wijziging noodzakelijk is voor de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of wezenlijke gunstige effecten voor het milieu heeft.</p> <p>Dit is een overdruk waarbij de onderliggende bestemming van kracht blijft; de landbouwexploitatie en bedrijfsvoering van de landbouwbedrijven die gelegen zijn binnen de onderliggende agrarische bestemming mag niet geschaad mag worden.</p>	

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	 <p><i>Aanduiding in overdruk. Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Art. 5: Tijdelijke werfzone</p> <p><u>Algemeen:</u></p> <p>Gedurende de aanleg van de wegeninfrastructuur zijn alle werken, handelingen en wijzigingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van de werfzones toegelaten.</p> <p>Na de realisatie van de (ongelijkvloerse) wegeninfrastructuur, is de in grondkleur aangegeven bestemming van de bestaande verordenende plannen van aanleg of de ruimtelijke uitvoeringsplannen of van toepassing en kunnen de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om deze grondbestemming te realiseren en moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden om de verstoorde aanwezige natuur- of landschapswaarden te herstellen.</p> <p>De onderliggende bestemmingen kunnen pas gerealiseerd worden nadat de werfactiviteiten binnen de werfzone zoals aangeduid op het grafisch plan zijn stopgezet en nadat de tijdelijke werfconstructies zijn opgebroken en verwijderd.</p> <p>Na beëindigen van de werken en het opbreken en verwijderen van de tijdelijke werfactiviteiten zal voor deze werfzone niet enkel ingezet worden op het louter herstellen van de zone naar de toestaand maar zal specifieke aandacht uitgaan naar landschapsopbouw en dit conform de bepalingen zoals die zijn opgenomen in Art. 4</p>	<p>Overdruk: de onderliggende bestemming blijft behouden.</p>

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	<p>Erfgoedlandschap van deze voorschriften.</p> <p>De herinrichting van de werfzones dient deel uit te maken van de inrichtingsstudie waarvan sprake in de artikels 2 en 4 respectievelijk.</p>	
	 <p>Symbolische aanduiding</p> <p>Art. 6: bestaande hoogspanningsleiding</p> <p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor vergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.</p>	<p>Symbolische aanduiding: de onderliggende bestemming blijft behouden.</p>

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	 <p>Symbolische aanduiding</p> <p>Art. 7: Bestaande afzonderlijke leiding</p> <p>In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een ondergrondse transportleiding en haar aanhorigheden.</p> <p>De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de enkelvoudige leiding en haar aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.</p>	<p>Symbolische aanduiding: de onderliggende bestemming blijft behouden.</p>
	 <p><i>Aanduiding in overdruk Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 8 Zone voor de instandhouding, de ontwikkeling</p>	<p>Volgende bestemmingen van het gewestplan Oudenaarde gelegen binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgeheven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - agrarisch gebied (met landschappelijke waarde) - bron- of valleigebied

Toelichting bij het verordenend voorschrift	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Op te heffen voorschriften
	<p>en herstel van natuur- en landschapswaarden</p> <p>Ongeacht de bestemming van de grondkleur kunnen binnen de zone die met deze overdruk is aangeduid ook handelingen worden vergund die gericht zijn op de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en van landschapswaarden.</p>	
<p>Dit voorschrift wordt gebruikt om het tracé van het gewestplan te schrappen.</p>	 <p><i>Aanduiding in overdruk Het gebied behoort tot de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i></p> <p>Artikel 9 Op te heffen reservatiestrook</p> <p>9.1. In het gebied, aangeduid met deze overdruk, is de op het gewestplan aangeduide reservatiestrook voor de aanleg van het ontbrekende gedeelte van de N60 tussen Nukerke (Maarkedal) en de grens met het Waalse gewest niet langer van toepassing.</p> <p>9.2. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing.</p>	<p>Volgende bestemmingen van het gewestplan Oudenaarde gelegen binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan wordt opgeheven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reservatiegebied.

8 Register van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn

8.1 Algemeen

Een nieuw plan dat een grond een nieuwe of aangepaste bestemming geeft, kan de waarde van die grond beïnvloeden. Planschade, kapitaalschade en gebruikersschade zijn financiële regelingen waarbij de overheid de waardevermindering van gronden als gevolg van een planwijziging vergoedt. Bij de planbatenregeling betaalt de burger een belasting op de meerwaarde die gronden krijgen door een planwijziging.

Volgens artikel 2.2.2, §1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening moet een ruimtelijk uitvoeringsplan een register bevatten van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd of een overdruk wordt aangebracht die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een kapitaal- of gebruikersschadecompensatie.

Voorliggend plan bevat bestemmingswijzigingen naar gebied voor wegeninfrastructuur. Dergelijke bestemmingswijziging geeft

8.2 Specifiek voor dit RUP

Voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan “Missing link N60 te Ronse” werd geen grafisch register opgemaakt van percelen waarop de regeling van planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade van toepassing kan zijn.

Het plan bevat bestemmingswijzigingen naar gebied voor wegeninfrastructuur. Dergelijke bestemmingswijziging geeft geen aanleiding tot planschade, planbaten, kapitaalschade of gebruikersschade.

9 Milieuverklaring

Vanuit de milieubeoordeling worden verschillende milderende maatregelen geformuleerd. Een deel daarvan wordt rechtstreeks doorvertaald naar of gefaciliteerd door middel van het RUP (bestemmingen en/of stedenbouwkundige voorschriften). Andere aspecten hebben eerder betrekking op een latere fase (stedenbouwkundige vergunning) en zijn derhalve niet rechtstreeks vertaald in het RUP. Verschillende elementen zullen op projectniveau nog verder worden onderzocht of uitgewerkt (vb. project-MER, referentieontwerp en/of het detailontwerp). In voorliggend RUP zijn evenwel voldoende mogelijkheden voorzien om de uitvoering van de milderende maatregelen toe te laten, hetzij te garanderen. Ten behoeve van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag geldt de project-MER-plicht, waarmee de realisatie van specifieke milderende maatregelen op dat moment kan gegarandeerd worden, evenals het voldoen aan bepaalde kwaliteitseisen.

Volgende aspecten worden doorvertaald in het RUP ter verbetering van het milieu:

	Milderende maatregel		
1	<p>Bufferzones voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - landschappelijke inpassing door begeleiding van opgaande begroeiing. Wijze van landschappelijke integratie vastleggen via voorschriften. - maatregelen tbv geluidswering (aanleggen van een geluidswal). - waterbeheer: wegbermen voor waterinfiltratie, filtratie en waterafvoer. - waterbuffering (compensatie overstromingsgebied). 	<p>Tussen Fiertelmeers-Kapellestraat</p> <p>Tussen Zonnestraat-Molenbeek (RO + centrale knoop)</p> <p>Zuidelijke knoop</p>	<p>Deze maatregelen zijn opgenomen in het voorschrift van de 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing' (art. 2)</p>
2	<p>Zone waar maatregelen voor geluidswering onder vorm van geluidsschermen worden genomen om technische redenen (weg op viaduct) of om de inname van woningen en eigendommen te beperken.</p>		<p>De plaatsing van geluidsschermen is opgenomen in het voorschrift voor de 'zone voor weginfrastructuur' (art. 1). Geluidsschermen zijn immers gebruikelijke aanhorigheden bij weginfrastructuur.</p>
3	<p>Specificaties ivm ontworpen wegniveau (dwangpunten in lengteprofiel).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verdiepte aanleg van wegenis ifv verminderen van ruimtelijke barrièrewerking, geluidswering en/of landschappelijke inpassing (motivering te omschrijven) - Beperken van grondwatertafelwijzigingen (effecten op SBZ-H). 	<p>Per variant en per dwangpunt: ontworpen wegniveau in mTAW en M+/- MV (+/- 1 m)</p>	<p>Binnen de 'zone voor weginfrastructuur' (art. 1) is een onderscheid gemaakt in 8 deelgebieden op basis van de dwangpunten in het lengteprofiel.</p>
4	<p>Ruimte voor waterloop thv kruising van de weg. Kwaliteitsvolle inrichting 'kruispunten' weg - waterloop:</p> <ul style="list-style-type: none"> - waar mogelijk overwelling van de waterloop in plaats van inbuizing; - voldoende ruimte dwarssecties zodat een vlotte doorstroming mogelijk is en voldoende buffervolume voorhanden is; - voorzien van migratiemogelijkheden voor fauna langs de waterloop (voornamelijk belangrijk langs 	<p>Molenbeek, bronzone Zijloop Kuitholbeek</p>	<p>Deze maatregelen zijn voorzien in het voorschrift voor de 'zone voor waterbeheer' (art. 4)</p>

	waterlopen met een belangrijke ecologische functie – zie discipline fauna en flora).		
5	<p>Herinrichting ivf landschapsherstel in erfgoedlandschap.</p> <p>Gelet op de aard van het verstorend effect op het dynamisch relatiestelsel van het landschap zijn weinig specifieke maatregelen voor te stellen. De maatregelen hierna besproken ten aanzien van het landschap als zintuiglijk waarneembaar verschijnsel komen hier deels aan tegemoet.</p> <p>Maatregelen ten aanzien van het landschap als zintuiglijk waarneembaar verschijnsel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - passende maatregelen om auditieve verstoring te beperken zijn nodig, echter zonder dat deze bijkomende visuele verstoring impliceren; - inkleding van het tracé aansluitend op de dominante structuren en beplantingstypologie in het omliggende landschap. - continuïteit van lijnelementen (bomenrijen, grachten, e.d.) bewaren; - acties voor landschappelijke integratie van de weginfrastructuur in de nabije omgeving ervan: een aanpak van het studiegebied op landschapsniveau, gecombineerd met maatregelen ten aanzien van erfgoed, beleving en landschap als dynamisch relatiestelsel dient tot aanbeveling. Deze inrichting kan geïntegreerd worden in een ruilverkavelingsproject. <p>Bij infrastructuurprojecten zoals de aanleg van de N60 bestaat de mogelijkheid om een ‘ruilverkaveling uit kracht van wet bij uitvoering van grote infrastructuurwerken’ in te stellen. Het grote voordeel hierbij is dat reeds vooraf (voor de realisatie van de N60) een gebruikruil kan worden uitgevoerd zodat er een maximale continuïteit mogelijk is in de landbouwbedrijfsvoering. Dergelijke ruilverkaveling kan in combinatie met een groundbank de impact van de N60 op de landbouw milderden en zelfs een verbetering van de huidige toestand met zich meebrengen door de huidige versnippering van het landbouwgebruik aan te pakken. Een degelijke begeleiding van de getroffen landbouwers is noodzakelijk.</p> <p>Ook een (land-)inrichtingsplan kan op dit vlak remediëren.</p>	<p>Ankerplaats tussen Zandstraat en Hotondbos.</p> <p>Ankerplaats ten noorden van Zandstraat</p>	<p>Al deze maatregelen maken het voorwerp uit van de ‘zone voor erfgoedlandschap’ (art. 3)</p>
6	<p>Garanties voor maximaal behoud/zorg van/voor landschaps-, natuur- en erfgoedwaarden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behoud van waardevolle bomenrijen, KLE. - Maximaal vrijwaren van kwel in bronzones (door o.a. wegenis lokaal op viaduct). - Behoud van erfgoedwaarden. Bij aanvraag van stedenbouwkundige vergunning dient toetsing te gebeuren van de erfgoedwaarden, waardebeleving, 	<p>Cfr. landschappelijke inventaris ankerplaats.</p> <p>Zijloop Kuitholbeek</p> <p>Park De Malander, Park Villa Madonna, Kapel OLV in Kruisstraat, Bouwkundig</p>	<p>Deze maatregelen zijn opgenomen in de voorschriften voor de ‘zone voor landschappelijke en functionele inpassing’ (art. 2) en ‘erfgoedlandschap’ (art.4) en worden geborgd door de verplichting een inrichtingsstudie toe te voegen aan elke stedenbouwkundige vergunning voor de betrokken gebieden enerzijds, en de advisering van vergunningsaanvragen in het erfgoedlandschap anderzijds door de bevoegde diensten (zie BVR van 12 juli 2013</p>

	contextwaarde, zichtlijnen, ... (enkel indien aanvulling op regelgeving voor erfgoed)).	erfgoed	terzake.)
7	<p>Garanties voor maximaal behoud van "doorzicht" in de zone (cfr. architectonische kwaliteiten van een viaduct).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Te behouden vista dmv indicatieve aanduiding op plan. - De architectonische kwaliteit van de kunstwerken zal in belangrijke mate de beleving ervan bepalen en de ruimtelijke inpassing vergemakkelijken. Kunstwerken kunnen, ondanks de negatieve effecten die het gevolg zijn van de ruimte-inname en landschappelijke veranderingen, als nieuwe bakens in het landschap worden uitgewerkt. Aandacht voor de architectonische uitwerking kan bijgevolg een positief effect hebben op de beleving van omwonenden en recreanten. 		Deze aspecten worden gevat door het specifieke voorschrift voor het deelgebied 'Schavaerthelling' (art. 1.1.4)
8	<p>Oriëntatie van bedrijven in aanpalende bedrijvzones, weg van de N60.</p> <p>Bufferzone tussen de N60 en de bedrijvzones.</p>		Ook dit is gevat in het voorschrift van art. 2 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing'
9	Voorzien van faunapassages (viaducten) in het noordelijk tracé. Is enkel technisch mogelijk bij de variant 2Aa.		<p>Faunapassages in de vorm van ecoducten zijn niet mogelijk bij de gekozen variant 23. Het specifieke voorschrift voor het tunneldak (art. 1.1.3 'Tunnelzone') is wel zo geconcipieerd dat dit faunapassage toelaat en zelfs begunstigt.</p> <p>In art. 1.1.6 Molenbeekvallei is de eis van ecopassages expliciet opgenomen.</p>
10	Aanduiden van een zoekzone voor natuurcompensaties i.k.v. het Natuurdecreet.	Ruimte zone ten noorden van de bewonerskernen (ter hoogte van Hotondbos en noordelijker)	Deze zoekzone is geïmplementeerd in de Zone voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van natuur- en landschapswaarden (art. 8) (naast de reeds in het plangebied aanwezige 13,9 ha bosuitbreidingsgebied)
11	Geen ruimtebeslag in SBZ ter hoogte van noordelijke knoop. Er dient verkeerskundig een aanpassing voor de ontsluiting van de woningen te gebeuren.	Noordelijke knoop	In voorliggend plan is de 'Noordelijke knoop' (deelgebied 1) verschoven naar het zuiden. Ter hoogte van de Kuitholbeek worden geen werken uitgevoerd (de weg is er al op 2x2-profiel gebracht).
12	Vermijden van calamiteiten tijdens werffase	Over hele lengte	Hiervoor zijn tijdelijke werfzones (art. 5) voorzien

10 Zorgplicht inzake erfgoedlandschap

Zoals voorzien in art. 26 van het landschapsdecreet dient elk plan dat in zekere mate afbreuk doet aan een vastgestelde ankerplaats te beschrijven hoe hierbij het zorgplichtprincipe is toegepast.

In de eerste plaats heeft dit een cruciale rol gespeeld bij de basiskeuze van het tracé en de uitvoeringsvariant. Zoals tabel 2-9 van de plan-MER laat zien, is variant 23-1A alleen al qua ruimtebeslag binnen de ankerplaats beduidend gunstiger dan de andere varianten: 5,6 à 5,7 ha, versus 6,4 (2Aa met viaduct) tot 8 ha (3H met grondlichaam).

Ook in kwalitatief opzicht is de gekozen variant duidelijk beter dan de andere: op vlak van natuurwetenschappelijke waarde bijvoorbeeld vermijdt variant 23 de belangrijkste impact op geologie en geomorfologie, waar andere varianten dat helemaal niet doen.

Daarnaast voorziet het RUP in remediëring en compensatie voor de aantasting van landschapswaarden. De harde infrastructuur wordt in de 'zone voor wegeninfrastructuur' voorzien. In de 'zone voor landschappelijke en functionele inpassing' kunnen grondbermen, geluidsschermen of aanplantingen worden aangelegd, afhankelijk van de uitvoering van de weg. De weg kan als viaduct of met grondberm worden uitgewerkt. Deze zone biedt in elk geval tal van mogelijkheden voor landschappelijke inpassing en mitigering van de landschapsschade.

De afbakening van bovengenoemde zones zijn ruim genomen omwille van het feit dat het ontwerp nog verder dient uitgewerkt te worden. Verdere optimalisaties van het tracé worden inmiddels door het studiebureau uitgewerkt. Op basis van het huidige kaartmateriaal is een compensatievoorstel uitgewerkt.

In het kader van de realisatie van de weg dient er namelijk voor de onherstelbare schade aan de erfgoedwaarden van de aangeduide ankerplaats (in het RUP vertaald tot erfgoedlandschap) een compensatie te gebeuren (decreet van 16 april 1996 betreffende de landschapszorg art. 26), net zoals voor natuur en bos een compensatie wordt gevraagd.

De compensatie voor erfgoed is tweërlei: enerzijds betreft het de directe impact voor het aanleggen van de weg met de bermen en randinfrastructuur. Dit omvat rechtstreekse grondinname en daaraan verbonden het rooien van kleine landschapselementen en de impact op het hydrologisch systeem. Anderzijds is er de indirecte impact op de ankerplaats, namelijk de visuele impact van de grondberm of de viaduct en de doorsnijding van de landschappelijke structuur van dit waardevolle landschap.

De compensatie dient in verhouding te staan met wat verdwijnt door de effectieve erfgoedwaarden die verdwijnen door de aanleg van de ringweg. Voor de zone waarvoor zowel natuur als landschap dient gecompenseerd te worden, wordt door de compensatie voor natuur ook de landschapscompensatie als vanzelf gerealiseerd. Om die reden wordt hiervoor geen *bijkomende* compensatie voorzien.

Daarnaast is er een zone die wordt ingenomen waar enkel erfgoedwaarden aanwezig zijn en geen natuurwaarden. Dit moet uiteraard expliciet gecompenseerd worden. Hiervoor wordt gezocht binnen een zone die binnen het RUP wordt afgebakend en aangeduid als erfgoedlandschap. Dit biedt echter nog geen basis voor de uitvoering van de compensatie, wel naar de bestending ervan. Indien de werkzaamheden i.f.v. de compensatie gebeuren op particuliere eigendom, blijft de realisatie een vrijblijvende zaak terwijl het een voorwaarde is voor het aanleggen van de ringweg. Teneinde zekerheid te hebben dat binnen deze zone de gevraagde compensatie kan gerealiseerd worden, wordt door de Vlaamse Overheid een landinrichtingsplan opgemaakt. Als overzicht wordt hieronder weergegeven wat de impact is op de aangeduide ankerplaats en wat de compensatie bedraagt:

<u>Contour</u>	<u>Oppervlakte inname (m²)</u>	<u>Oppervlakte inname zonder overlap te compenseren natuur (m²)</u>
Harde infrastructuur/werkzone/bufferzone	106590	97930
Landschappelijke inpassing	90264	73900
Totale opp	196854	171830

De totale oppervlakte te compenseren gebied bedraagt 17,1ha. Dit is in worst case scenario de oppervlakte binnen de ankerplaats waarvan de erfgoedwaarden verdwijnen.

11 Natuurcompensaties

Hoewel het voorliggende tracé op vlak van natuurbehoud heel wat gunstiger uitvalt dan het gewestplantracé, zal de aanleg ervan toch nog een aanzienlijke schade en/of areaalvermindering aan natuur en bos met zich meebrengen. Hiervoor dienen compensaties te gebeuren conform art.90bis van het Bosdecreet (ontbossingen), art.7 van het BVR tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het Decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu (verboden te wijzigen vegetatie) en het algemeen stand-still beginsel en de zorgplicht (hfst.IV van het Natuurdecreet).

Het spreekt vanzelf dat die compensaties best zo dicht mogelijk bij de locatie waar er natuur verdwijnt worden uitgevoerd, ook al is dit geen stringente juridische verplichting. Om die reden formuleert de planMER dit punt als een milderende maatregel die inhoudt dat er een zoekzone in het plangebied moet worden aangeduid waar deze compensaties idealiter hun beslag kunnen krijgen. Het is deze milderende maatregel die in het GRUP is ‘vertaald’ met de overdruk voor de **‘zone voor de instandhouding, de ontwikkeling en herstel van natuur- en landschapswaarden’ van artikel 8.**

Het areaalverlies is begroot uitgaande van het scenario waarbij het volledige gebied voor weginfrastructuur wordt ingenomen. Dit betekent een inname van 5,98ha bos en een inname van 13,28ha verboden te wijzigen vegetaties (VWV).

Er wordt gestreefd naar een ruimtelijk samenhangend geheel, waarbij bestaande groene bestemmingen met elkaar verbonden worden. Eventuele bestaande natuur binnen die ruimtelijk samenhangende gehelen, die nog geen groene bestemming heeft, wordt hierin ook opgenomen. Het voorstel volgt de ‘Ruimtelijke visie voor landbouw, natuur en bos regio Vlaamse Ardennen, deelruimte Vlaamse Ardennen’ van september 2008. Het voorstel maakt deel uit van de actiegebieden 57 en 60. In dit deel is ruimte voorzien om ‘Samenhangende complexen van zéér waardevol historisch bos te behouden, verbinden en versterken als structuurbepalende natuur- en/of landschapselementen’.

Er wordt ook rekening gehouden met de bepalingen uit de aanduiding als ankerplaats, wat de mogelijkheden tot bosontwikkeling aangaat: open versus gesloten landschap. De nieuwe natuurgebieden situeren zich immers binnen het Erfgoedlandschap (art. 4.)

Habitatrichtlijngebieden: nabij de geplande ringweg liggen verschillende deelgebieden van de Speciale BeschermingsZone ‘Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse Bossen’ (BE2300007). Onmiddellijk ten westen van dit tracé ligt Deelgebied 36, waarvoor doelstellingen ter kwaliteitsverbetering van de actueel aanwezige (bos)habitats en bosuitbreiding werden geformuleerd. Het verbinden van de verschillende boscomplexen tot een samenhangend geheel is hier zeer belangrijk voor de realisatie van de S-IHD.

Bovendien sluit het voorgestelde areaal aan bij domeinen van het Agentschap voor Natuur en Bos, zodat de duurzaamheid van de compensaties kan verzekerd worden als het ANB deze beheert.

Voor het bepalen van de oppervlakte werd rekening gehouden met de reeds aanwezige biologische waarden cfr. de Biologische waarderingskaart (BWK). Er moet immers gewaakt worden over het additioneel karakter van de compensatie. Niet waardevolle percelen worden volledig meegerekend als oppervlakte die in aanmerking komt voor compensatie (1ha=1ha). Reeds waardevolle graslandpercelen kunnen toch nog voor de helft worden ingebracht (1ha= 0,5ha). Als compensatiefactor voor bos werd in functie van deze afbakening de factor 2 gebruikt.

Rekening houdend met de wettelijke en beleidsmatige context wordt voorgesteld om via de vereiste natuur- en boscompensaties een deel van de InstandhoudingsDoelstellingen te realiseren in het nabijgelegen SBZ deelgebied 36. De planologische verbinding tussen Hotond-, Kuithol- Elenebos en

Ingelbos is dan een logisch voorstel. De contouren vallen zoveel mogelijk binnen de afbakening van het SBZ.

Er zullen onteigeningen noodzakelijk zijn om de compensaties op het terrein in te vullen. Er moeten dus besturen van de Vlaamse Overheid aangeduid worden die instaan voor de onteigeningen, voor de inrichting en voor het beheer. Er moet voorzien worden in de nodige budgetten. Na onteigening volgen inrichting en beheer.

Het beheer van de (vlakvormige) compensaties kan door het ANB uitgevoerd worden, vermits dit zowel invulling geeft aan de consolidatie van de aanwezige beheerde domeinen als aan de realisatie van de IHD. Het beheer door het Vlaams Gewest is een garantie voor de duurzaamheid van de compensaties.

Referenties

THV Arcadis-Technum i.o.v. AWV Oost-Vlaanderen (2011) “Plan-MER Missing link N60 te Ronse”, juni 2013

Technum – AWV Oost-Vlaanderen “Streefbeeld N60 (wegvak de Pinte – Ronse)”, december 2004

“Afbakening Kleinstedelijk Gebied Ronse” – Provincie Oost-Vlaanderen, september 2008

Ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Missing link N60 te Ronse



Bijlage IIIb: toelichtingsnota kaarten